



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 51]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, मार्च 30, 2006/चैत्र 9, 1928

No. 51]

NEW DELHI, THURSDAY, MARCH 30, 2006/CHAITRA 9, 1928

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 29 मार्च, 2006

सं. टीएएमपी/36/2005-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार दरों के मान के सामान्य संशोधन हेतु चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

मामला सं० ३६/टीएमपी/36/2005-सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

.....

आवेदक

आदेश

(मार्च 2006 के 7वें दिन पारित किया गया)

यह मामला दरों के मान (एसओआर) के सामान्य संशोधन के लिए चेन्नई पत्तन न्यास (सीएफपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. सीएचपीटी का दरों का मान (एसओआर) के सामान्य संशोधन के लिए चेन्नई पत्तन न्यास (सीएफपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है। सीएचपीटी ने दरों के मान के संशोधन हेतु एक प्रस्ताव भार्च, 2005 में प्रस्तुत किया था। चूंकि, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 31 मार्च, 2005 को अधिसूचित किए गए थे, इसलिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार समीक्षा करने एवं अपना प्रस्ताव पुनः प्रस्तुत करने के पारमर्श के साथ सीएचपीटी को यह प्रस्ताव वापस भेज दिया गया था। इस पृष्ठभूमि में, सीएचपीटी ने अपने दरों के मान के सामान्य संशोधन हेतु यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

3.1 सीएचपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में उठाए गए मुख्य मुद्दों का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) प्रत्येक कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार तैयार किया गया है और विशिष्ट मुद्दों का नीचे उल्लेख किया गया है :-

 - (क) वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के लिए प्रदालन आय और व्यय का पूर्वानुमान गत वर्ष की तुलना में 6% की समग्र वृद्धि करने के लिए लगाया गया है।
 - (ख) कंटेनर प्रहस्तन, पीओएल और भांडागार से उपार्जित अधिशेष का अन्य घाटे वाले कार्यकलापों के लिए परस्पर आर्थिक-सहायता देने हेतु प्रयोग किया गया है।
 - (ग) ब्याज के घटक को छोड़कर वित्त एवं विविध आय और व्यय को सभी कार्यकलापों/उप-कार्यकलापों के लिए विभाजित किया गया है।
 - (घ) कार्यचालन पूँजी के परिकलन में नकदी और बैंक शेष को चालू परिसंपत्तियों में शामिल नहीं किया गया है तथा नियोजित पूँजी को भी तदनुसार परिवर्तित कर दिया गया है।
 - (ङ) परिसंपत्तियों के मूल्यहास का कंपनी अधिनियम में उल्लिखित प्रतिशतता के अनुसार पुनः आकलन किया गया है।
 - (च) नियोजित पूँजी पर आय (आरओसीई) 15% की दर पर परिकलित की गई है।

- (ii) (क) तटीय कार्गो के लिए घाटशुल्क दरें 1 फरवरी, 2005 के अनुसार 1 अमरीकी डॉलर = 43.52 रुपए की विनिमय दर पर सामान्य कार्गो-संबद्ध प्रभारों के 60% पर निर्धारित की गई हैं।
- (ख) टर्ज, क्रेनों और ग्रेव के लिए किराया प्रभार, जहां संभव हो, क्षमता श्रेणियों के आधार पर उनका समूहीकरण करके प्रस्तावित किए गए हैं।
- (iii) पोत-संबद्ध प्रभार संशोधित किए गए हैं और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार पत्तन देयताओं तथा वर्थ किराया प्रभारों के लिए एकल दर निर्धारित की गई है। इसी प्रकार, पायलिटिज और शिपिंग प्रभारों को तीन स्लैब दर के आधार पर प्रस्तावित किया गया है।

3.2 सीएचपीटी द्वारा विभिन्न कार्यकलापों/उप-कार्यकलापों के लिए आरंभ में दरों में प्रस्तावित वृद्धि की प्रतिशत नीचे दी गई है :-

I. कार्गो-संबद्ध प्रभार

(क)	सामान्य कार्गो	35%
(ख)	क्रेनेज एवं फोर्क लिफ्ट ट्रक(एफएलटी)	110%
(ग)	लौह-अयस्क	110%
(घ)	150 टन फ्लोटिंग क्रेन	कोई वृद्धि नहीं
(ङ)	भांडागार	कोई वृद्धि नहीं
(च)	पीओएल	कोई वृद्धि नहीं

II. पोत-संबद्ध प्रभार

(क)	जलापूर्ति सहित बर्थिंग एवं मूरिंग	90%
(ख)	पत्तन देयताएं	कोई वृद्धि नहीं
(ग)	टॉवेज एवं पायलिटिज	45%
(घ)	बचाव एवं गोताखोर	60%

III. रेलवे

IV. संपदा

V. कंटेनर प्रहस्तन

VI. जहाजी कुली प्रचालनों और निकासी एवं अग्रेषण प्रचालनों के लिए प्रभार

सीएचपीटी ने कुछ वर्तमान शर्तों में संशोधनों का प्रस्ताव किया है और प्रस्तावित दरों के मान को शासित करने वाली कुछ नई शर्तें भी प्रस्तावित की हैं।

4 (i) सीएचपीटी ने अपने दिनांक 18 जुलाई, 2005 के पत्र द्वारा निम्नलिखित लौह-अयस्क प्रहस्तन प्रभारों के बारे में सूचित किया था, जिन पर सीएचपीटी और लौह-अयस्क निर्यातकों के बीच परस्पर सहमति हुई थी :-

(i)	प्रहस्तन प्रभार	:	85 रुपए प्रति मीट्रिक टन (वर्तमान 57.96 प्रति मी.टन)
(ii)	धुलाई प्रभार	:	2 रुपए प्रति मीट्रिक टन (वर्तमान 0.92 रुपए प्रति मी.टन)
(iii)	विशेष कर्षण कार्य	:	15 रुपए प्रति मीट्रिक टन (वर्तमान : शून्य)

सीएचपीटी ने आगे उल्लेख किया है कि लौह-अयस्क निर्यातक 5/-रुपए प्रति मी.टन की प्रदूषण लेवी के लिए भी सहमत हो गए हैं।

(ii) पुनः सीएचपीटी ने अपने दिनांक 17 नवम्बर, 2005 के पत्र द्वारा आगे उल्लेख किया था कि एमएमटीसी, जो कि प्रस्तावित दरों पर आरंभ में सहमत नहीं था, वह भी अब प्रस्तावित दरों पर सहमत हो गया है।

(iii) तथापि, लौह-अयस्क प्रहस्तन प्रभारों के संशोधन के लिए सर्वसम्मत प्रस्ताव पर भारतीय खनिज उद्योग संघ (एफआरएमआई) और एक अन्य प्रयोक्ता एमएसपीएल सहमत नहीं थे।

5.1 निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, सीएचपीटी से प्राप्त प्रस्ताव देन्हाई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड और संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को भी उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था।

5.2 संबंधित प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां सीएचपीटी को पुनः सूचना के रूप में भेज दी गई थीं। सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव पर प्रयोक्ताओं द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों पर प्रत्युत्तर दिया है।

6. प्रस्ताव की आरंभिक जांच-पड़ताल के आधार पर सीएचपीटी से हमारे दिनांक 29 सितम्बर, 2005 के पत्र द्वारा विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। हमारे प्रश्न और उन पर सीएचपीटी द्वारा अपने दिनांक 12 दिसम्बर, 2005 के पत्र द्वारा प्रस्तुत प्रत्युत्तर नीचे तालिका रूप में दिए गए हैं :-

क्रम संख्या	हमारे प्रश्न	सीएचपीटी का प्रत्युत्तर
1	<p><u>सामान्य :-</u></p> <p>(i) सीएचपीटी से वास्तविक और पूर्वानुमानित यातायात, आय और व्यय के बीच घटबढ़, ऐसे घटबढ़ से संबंधित कारणों का उल्लेख करते हुए, का विश्लेषण प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया जाता है, जिसके आधार पर वर्ष 2002-03 से 2004-05 तक के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया गया था।</p>	<p>पत्तन द्वारा की गई वास्तविकों की तुलना, पूर्वानुमानों के संदर्भ में नहीं है, जिसके आधार पर टीएमपी द्वारा वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए प्रशुल्क नियत किया गया था।</p>
	<p>(ii) इसके दरों के मान के पिछले संशोधन के समय इस प्राधिकरण ने सीएचपीटी को परामर्श (पैराग्राफ संख्या 16(XIX)) दिया था कि लागत कटौती के क्षेत्रों की गंभीरतापूर्वक पहचान की जाए और उपचारात्मक उपाय तत्काल किए जाएं। सीएचपीटी इस संबंध में की गई कार्रवाई और परिणामी कम की गई लागत का उल्लेख करें।</p>	<p>व्यय नियन्त्रण हेतु कार्रवाई आरंभ की गई थी और समयोपरि भरते, भंडार खपत, मरम्मत एवं अनुरक्षण जैसे क्षेत्रों की पहचान की गई थी, ताकि प्रचालन व्यय कम किया जा सके। तदनुसार, प्रचालन व्यय, जो 2001-02 में 308.01 करोड़ रुपए था, वह कम होकर 2002-03 में 270.25 करोड़ रुपए और 2003-04 में 261.39 करोड़ रुपए रह गया था।</p>
2.	<p><u>वित्तीय/लागत विवरण :</u></p> <p>(i) सीएचपीटी से निम्नलिखित सूचना प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।</p> <p>(क) समग्र पत्तन हेतु वर्ष 2002-03 के लिए लागत विवरण।</p> <p>(ख) वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए कार्यकलाप/उपकार्यकलापवार लाभत विवरण।</p> <p>(ग) वर्ष 2002-03 से 2007-08 के लिए कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप हेतु लागत विवरण।</p> <p>(घ) वर्ष 2002-03 से 2007-08 के लिए प्रमुख कार्यकलापों का लागत विवरण।</p> <p>(ज) जहाजी कुली कार्य और निकासी एवं अग्रेषण कार्यकलापों के लिए कार्यकलाप श्रमिकों की आपूर्ति को अलग कार्यकलाप माना जाए, क्योंकि अलग प्रशुल्क ढांचा प्रस्तावित किया गया है। इस कार्यकलाप के लिए भी लागत विवरण प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>सीएचपीटी ने अपेक्षित विवरण प्रस्तुत कर दिए हैं।</p> <p>डीएलबी का पत्तन के साथ विलय किए जाने के बाद जहाजी कुली कार्य प्रस्तावन कार्यकलाप का हिस्सा है। इसलिए, उन्हें अलग कार्यकलाप नहीं माना गया है। एक अलग प्रस्ताव शीघ्र ही भेजा जाएगा।</p>
	<p><u>यातायात :</u></p> <p>(i) सीएचपीटी से प्रमुख वस्तुओं/शीर्ष के लिए मदकृत वास्तविक यातायात पंचवर्षीय/वार्षिक योजना में पूर्वानुमानों और चालू/संभावित विकास के अनुसार प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।</p>	<p>सीएचपीटी ने द्रव बल्क, शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क के रूप में आगे विभाजित आयातों/निर्यातों हेतु प्रमुख वस्तुओं के लिए वर्ष 2002-03 से 2004-05 में प्रहस्तन किए गए टीईयू और वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक के लिए अनुमान किया गया मदकृत वास्तविक यातायात का विवरण प्रस्तुत कर दिया है।</p> <p>सीएचपीटी ने यातायात पूर्वानुमान को निम्नवत संशोधित किया था :-</p>

		(मिलियन टन)																
		<table border="1"> <tr> <td>पूर्णमान</td><td>2005-06</td><td>2006-07</td><td>2007-08</td></tr> <tr> <td>पहले</td><td>46.00</td><td>48.78</td><td>51.69</td></tr> <tr> <td>प्रस्तुत</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>संशोधित</td><td>49.00</td><td>50.91</td><td>53.96</td></tr> </table>	पूर्णमान	2005-06	2006-07	2007-08	पहले	46.00	48.78	51.69	प्रस्तुत				संशोधित	49.00	50.91	53.96
पूर्णमान	2005-06	2006-07	2007-08															
पहले	46.00	48.78	51.69															
प्रस्तुत																		
संशोधित	49.00	50.91	53.96															
	<u>क्षमता :</u> कृपया, वर्ष 2002-03 से 2004-05 तक के लिए क्षमता उपयोग और समग्र पत्तन तथा प्रमुख सुविधाओं के लिए अगले तीन वर्षों (2005-06 से 2007-08) के लिए, इन वर्षों के दौरान किए जाने वाले प्रस्तावित पूंजी निवेश को मानते हुए मूल्यांकित क्षमता और प्राप्त किए जाने वाले संभावित उत्पादकता सुधार प्रस्तुत करें।	पत्तन ने वर्ष 2002-03 से 2004-05 तक के लिए वर्ष उपयोग और कार्गो प्रहस्तन उपस्करों के उपयोग संबंधी विवरण प्रस्तुत कर दिए हैं। वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए मूल्यांकित क्षमता संबंधी और प्रस्तुत नहीं किए हैं।																
	<u>प्रचालन आय :</u> <ol style="list-style-type: none"> (i) कार्यकलाप-वार प्रचालन आय और प्रचालन आय का जोड़ वर्ष 2004-05 के लिए मसौदा वार्षिक लेखा में दिखाए गए आंकड़ों से मेल नहीं खाता। (ii) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि सीएचपीटी ने वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए कुल यातायात में लगभग 5% की वृद्धि पूर्वानुमानित की है। इसे देखते हुए, वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए कुल प्रचालन आय में गिरावट पर स्पष्टीकरण दिया जाए। (iii) कृपया, वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए अनुमानित प्रचालन आय के परिकलन के तरीके का विस्तृत उल्लेख करें। (iv) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 में किसी भी महापत्तन द्वारा राजस्व हिस्से/प्राप्त रॉयल्टी के संबंध में कार्रवाई किए जाने का उल्लेख किया गया है। इसमें आगे ऐसी निधि के उल्लिखित प्रयोजन और उपयोग के लिए एक एस्क्रो खाता खोलना भी निर्धारित किया गया है। सीएचपीटी का दृष्टिकोण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है। (v) (क) सीएचपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया है और अधिशेष उपार्जित करने वाले कार्यकलापों से उस कार्यकलाप, जो घाटे में हैं, को परस्पर आर्थिक-सहायता के प्रवाह से संबद्ध नहीं किया जा सका। इस प्रकार उपार्जित अधिशेष के उन कार्यकलापों/उप-कार्यकलापों, जो घाटे में हैं, के लिए आंबटन का आधार स्पष्ट किया जाए। (ख) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.11.4 में यह निर्धारित किया गया है कि परस्पर आर्थिक-सहायता को अंततः समाप्त करने के उद्देश्य से सीमित किया जाएगा। इसलिए, सीएचपीटी से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया है कि अधिशेष उपार्जित करने वाले क्रियाकलापों से, उन क्रियाकलापों को, जो घाटे में हैं, को परस्पर आर्थिक-सहायता का प्रवाह अक्टूबर, 2002 में इसके दरों के मान 	यह प्रस्ताव टीएएमपी को वर्ष 2004-05 के लिए संशोधित अनुमानों पर आधारित वास्तविक लेखा का संकलन किए जाने से पहले भेजा गया था। एक संशोधित लागत पत्रक संलग्न है। हालांकि, यातायात उत्पादन में वृद्धि हुई, लेकिन प्रचालन आय में गिरावट सीपीसीएल के साथ निष्पन्न करार के अनुसार तेल घाटशुल्क को 27/--रुपए प्रति एमटी से घटाकर 10/-रुपए प्रति एमटी किए जाने के कारण है। प्रचालन आय का गत वर्ष की तुलना में वर्ष 2007-08 के लिए 6% की वृद्धि पर अनुमान लगाया गया है। पत्तन को बिल्मोरिया रिपोर्ट के अनुसार लेखा संबंधी साझा कार्य ढांचे का अनुसरण करना पड़ता है। सीसीटीपीएल से प्राप्त राजस्व हिस्सा/रॉयल्टी का अलग खाता कोड आंबटिट करके अलग से हिसाब-किताब रखा जाता है। यह पत्तन प्रचालन आय का एक हिस्सा है। इसके महेजनर, अलग एस्क्रो खाता खोलना आवश्यक नहीं समझा गया। कंटेनर प्रहस्तन सहित संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत कर दिए गए हैं। (पत्तन ने उपार्जित अधिशेष के उन कार्यकलापों/उप-कार्यकलापों, जो घाटे में हैं, के लिए आंबटन का आधार स्पष्ट नहीं किया है)। पीओएल, भांडागार, पत्तन देयताओं और कंटेनर कार्यकलापों जैसे कुछ कार्यकलापों से उपार्जित अधिशेष को घाटे वाले अन्य कार्यकलापों/उप-कार्यकलापों के लिए परस्पर आर्थिक-सहायता के रूप में दिया गया है, ताकि घाटा कम हो सके और जिससे प्रशुल्क में वृद्धि को कम किया जा सका।																

	<p>के पिछले सामान्य संशोधन के समय प्राप्त स्तर तक सीमित किया गया है।</p> <p>(vi) रेलवे की आय 2002-03 में 45.51 करोड़ रुपए से घटकर वर्ष 2003-04 में 31.72 करोड़ रुपए और 2004-05 में 29.76 करोड़ रुपए रह गई है। यह देखा गया है कि रेलवे आय में गिरावट मुख्यतः टर्मिनल प्रभारों में कमी के कारण है। कृपया, स्थिति स्पष्ट करें। इस प्राधिकरण ने रेलवे प्रभारों में संशोधन करने के लिए रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव भेजने हेतु पैराग्राफ सं. 16(XI) में टिप्पणी की थी। कृपया, टिप्पणी प्रस्तुत करें। यह भी स्पष्ट किया जाए कि इस घाटे को, इस कार्यकलाप को आत्मनिर्भर बनाए बिना विचाराधीन 3 वर्षों तक अन्य कार्यकलापों द्वारा पूरा किया जाना क्यों जारी रखा जाना चाहिए।</p> <p>(vii) इस प्राधिकरण ने अपने अक्तूबर 2002 के आदेश (पैराग्राफ सं 16XX(i)) में सीएचपीटी को संपदा कार्यकलाप के अंतर्गत निजी प्रचालक सीसीटीएल द्वारा देय पट्टा किराए को सही रूप में वर्गीकृत करने का परामर्श दिया था। कृपया, यह पुष्टि करें कि क्या सीसीटीएल द्वारा देय पट्टा किराए को किराया योग्य भूमि एवं भवन के अंतर्गत वर्गीकृत किया गया है।</p> <p>(viii) इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तन न्यासों को मुख्यतः वाणिज्यिक आधारों पर उनके विवेक के अनुसार दरों के मान में निर्धारित दरों को कम करने की नम्यता प्रदान की है। ऐसी कमी, यदि कोई सीएचपीटी द्वारा की गई है, तो उसे सूचीबद्ध करें और ऐसी छूट प्रदान करने के परिणामस्वरूप यातायात वृद्धि पर पड़ने वाले प्रभाव का मदावर विश्लेषण किया जाए।</p>	<p>टर्मिनल प्रभारों में कमी रेलवे द्वारा कोयले की कम दुलाई के कारण है, क्योंकि कोयले के काफी बड़े हिस्से का प्रहस्तन एन्नौर पोर्ट लिमिटेड को अंतरित हो चुका है।</p> <p>जहां तक रेलव बोर्ड का संबंध है, यह सूचित किया जाता है कि रेलवे बोर्ड ने इस दिशा में कोई विशेष प्रयास नहीं किया है। इसलिए, इस कार्यकलाप के लिए भी लागत पत्रक में परस्पर आर्थिक-सहायता शामिल की गई है।</p> <p>टीएएमपी द्वारा दिए गए परामर्श के अनुसार वर्ष 2005-06 से मैसर्स सीसीटीपीएल द्वारा देय पट्टा किराए को संपदा कार्यकलाप के अंतर्गत वर्गीकृत करने के लिए कार्रवाई पहले ही आरंभ कर दी गई थी।</p>
	<p>प्रचालन लागत (समग्र पत्तन) :</p> <p>(i) किसम के अनुसार प्रचालन लागत का विभाजन समेकित और कार्यकलाप-वार लागत विवरणों में प्रस्तुत किया जाए।</p> <p>(ii) सीएचपीटी के दरों के मान के पिछले दो सामान्य संशोधनों के समय इस प्राधिकरण ने सीएचपीटी को प्रत्येक सेवा के लिए ड्रेजर द्वारा किए गए कार्य के दिनों की संख्या निष्कर्षण की गई मात्रा के आधार पर पत्तन सेवा को ड्रेजिंग की लागत और वर्ध किराया के सही आवंटन का पालन करने के लिए परामर्श दिया था। सीएचपीटी विचाराधीन वर्षों के लिए पालन की गई ड्रेजिंग की लागत के आवंटन की पद्धति का उल्लेख करें।</p>	<p>वर्ष 2007-08 के लिए प्रचालन लागत गत वर्ष की तुलना में 6% वृद्धि के साथ पूर्वानुमानित की गई है (पत्तन ने समेकित लागत विवरण में प्रचालन लागत के अनुसार अथवा लागत विवरण में कार्यकलाप के अनुसार कोई विभाजन नहीं दर्शाया है)।</p> <p>प्रत्येक वर्थ में निष्कर्षण की गई मात्रा कीचड़ और उसकी अवस्थिति के आधार पर अलग-अलग होगी तथा तदनुसार निष्कर्षण के दिनों की संख्या भी अलग-अलग होगी। तथापि, यह उल्लेख किया गया है कि चूंकि निष्कर्षण कार्य मुख्यतः डॉक कार्यकलाप से संबंधित है, इसलिए निष्कर्षण लागत पत्तन देयताओं टॉवेज एवं पायलिटिज और वर्थिंग एवं मूरिंग के लिए लागत पत्रक में समान अनुपात में आवंटित की गई है। हालांकि इसे वार्षिक लेखा में निष्कर्षण</p>

	<p>(iii) (क) वित्त एवं विविध पत्तन और विभिन्न कार्यकलापों/उप-कार्यकलापों के लिए वित्त एवं विविध व्यय के विभाजन के आधार का व्यौरा दें।</p> <p>(ख) सीएचपीटी स्पष्ट करे कि क्या पेंशन निधि और उपदान निधि को अंशदान, बीमाकक मूल्यांकन पर आधारित वर्तमान कर्मचारियों की पेंशन और उपदान के लिए भावी देयता और वर्तमान पेंशनधारकों की चालू देयता को पूरा करने के लिए पेंशन और उपदान में वार्षिक अंशदान हैं। इस स्थिति को वर्ष 2004-05 से 2007-08 तक के लिए वित्त एवं विविध व्यय के संदर्भ में स्पष्ट किया जाना चाहिए।</p> <p>(ग) वर्ष 2003-04 एवं 2004-05 के लिए हिसाब में ली गई पूर्वावधि आय के स्वरूप और वर्ष 2003-04 एवं 2004-05 के लिए दर्ज किए गए पूर्वावधि प्रभार का उल्लेख करें।</p> <p>(iv) (क) सीएचपीटी प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्ययों का व्यौरा प्रस्तुत करे और विभिन्न कार्यकलापों/उप-कार्यकलापों को इसके आबंटन के आधार पर उल्लेख करें।</p> <p>(ख) समग्र पत्तन के लिए आबंटित प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय।</p> <p>(ग) अक्टूबर 2002 के अपने आदेश (ऐरा सं 0 16 XIX) में प्राधिकरण ने टिप्पणी की थी कि प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय कुल प्रचालन लागत का 48% था और पत्तन को प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय कम करने का परामर्श दिया था। लेकिन, आबंटित प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय 2003-04 के दौरान लगभग 60% तक पहुंच गया और 2005-06 से 2007-08 तक के वर्षों के लिए लगभग 63% अनुमानित किया गया। कृपया, प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय में हुई तीव्र वृद्धि और इसे कम करने के लिए उतारे गए कदमों के बारे में बताएं।</p>	<p>एवं समुद्री सर्वेक्षण के अंतर्गत अलग से दर्शाया गया है।</p> <p>वित्त एवं विविध (एफएंडएम) व्यय का व्यौरा वार्षिक लेखा में दिया गया है। विभिन्न कार्यकलापों/उप-कार्य-कलापों के लिए वित्त एवं विविध व्यय के विभाजन का आधार वी.आर. मेहता समिति की सिफारिशों के अनुसार है।</p> <p>पेंशन निधि/उपदान निधि में अंशदान को लागत पत्रक के प्रयोजनार्थ वित्त एवं विविध व्यय में शामिल नहीं किया गया है। यह उल्लेख किया गया है कि इन निधियों में अंशदान आयकर नियमावली, 1962 के अंतर्गत अपेक्षित के अनुसार किए जाते हैं।</p> <p>गत वर्ष के लिए हिसाब में शामिल करना चालू वित्तीय वर्ष के दौरान गत वर्ष से संबंधित आय की प्राप्ति के कारण है और चालू परिसंपत्तियों/देयताओं के अंतर्गत समायोजन किए गए हैं।</p> <p>विभिन्न कार्यकलापों/उप-कार्यकलापों के लिए प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय के विभाजन का आधार वी.आर. मेहता समिति की सिफारिशों के अनुसार है।</p> <p>विविध उप-कार्यकलापों के समेकित आंकड़ों से पत्तन के लिए समग्र रूप से आबंटित प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय निर्धारित होंगे और टीएएमपी के समक्ष प्रस्तुत प्रपत्र-III में प्रस्तुत किए गए हैं।</p> <p>प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय में वृद्धि निम्न कारणों से हुई है :-</p> <ul style="list-style-type: none"> • प्रशासनिक कार्यियों के वेतन और भत्तों में वार्षिक वृद्धि। • विद्युत शुल्क में आवधिक वृद्धि। • टेलिफोन बिल में आवधिक वृद्धि। • सरकारी लेखापरीक्षा को देय लेखा परीक्षा शुल्क में वृद्धि के साथ-साथ आयकर अधिनियम के अनुसार कर लेखा परीक्षा कराने हेतु लेखा परीक्षा भुगतान के कारण लेखा परीक्षा शुल्क में वृद्धि। • नई परिसंपत्तियों के प्राप्ति के कारण मूल्यहास प्रभार में वृद्धि। <p>अन्य दान/सुनामी राहत हेतु अंशदान।</p>
--	--	--

	<p>(v) (क) क्या विचाराधीन सभी वर्षों के लिए मूल्यहास की गणना संशोधित शुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार है?</p> <p>(ख) कृपया, पत्तन हेतु समग्र रूप से और सभी कार्यकलापों हेतु पृथक-पृथक मूल्यहास की गणना की कार्यप्रणाली का व्यौरा प्रस्तुत करें।</p>	<p>विचाराधीन सभी वर्षों के लिए मूल्यहास की गणना संशोधित शुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार है।</p> <p>सभी कार्यकलापों हेतु पृथक-पृथक और समग्र रूप से मूल्यहास की गणना संबंधी कार्यप्रणाली का व्यौरा टीएएमपी को 25.5.2005 को सॉफ्ट कॉपी के रूप में प्रस्तुत किया जा चुका है।</p>
	<p>नियोजित पूँजी</p> <p>(i) सीएचपीटी से सुधाराओं में नियोजित परिसंपत्तियों का कार्यकलापवार व्यौरा प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया है। इस बात की भी पुष्टि की जानी चाहिए कि नियोजित पूँजी अनुमान के अंतर्गत केवल पूर्ण और चालू परिसंपत्तियां ही दिखाई जाएं और सभी जब तथा पूर्ण मूल्यहासित परिसंपत्तियां छोड़ दी जाएं।</p> <p>(ii) लागत विवरण में नियत परिसंपत्तियों की अनुसूची को इन परिसंपत्तियों को संशोधित शुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.5, 2.9.7 और 2.9.8 के अनुसार व्यावसायिक परिसंपत्ति, व्यापार संबंधी परिसंपत्ति और सामाजिक दायित्व परिसंपत्ति में वर्गीकृत कर संशोधित किया जा सकता है।</p> <p>(iii) विचाराधीन तीन वर्षों में प्रस्तावित विभिन्न पूँजीवर्धन की सूची प्रस्तुत की जाए। ऐसे निवेश निर्णय लेने हेतु परियोजना/व्यवहार्यता प्रतिवेदनों का व्यौरा उन प्रतिवेदनों में अंतर्विष्ट रिफरिंशों के सारांश के साथ प्रस्तुत की जाए। खंड 2.6.3 से संबंधित विश्लेषण प्रत्येक पूँजीवर्धन के लिए किया जाए। परिसंपत्तियों के प्रस्तावित वर्धन के परिमाणरखरूप, इकाई प्रचालन लागत में अनुमानित करी, अनुमानित अतिरिक्त यातायात और प्रचालन क्षमता में सुधार संबंधी व्यौरा भी प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>परिसंपत्तियां आमतौर पर पांच प्रधान कार्यकलापों के तहत चिह्नित की जाती हैं। हालांकि, जहां परिसंपत्तियां अलग कार्यकलापों में इस्तेमाल होती हैं, वहां मूल्यहास इन कार्यकलापों को आवंटित किया जाता है। जहां परिसंपत्तियों का इस्तेमाल किसी विशेष कार्यकलाप में न हो, मूल्यहास विभिन्न कार्यकलापों में बांट दिया जाता है।</p> <p>सभी जब तथा पूर्ण मूल्यहास वाली परिसंपत्तियों को नियोजित पूँजी के अंतर्गत नहीं दिखाया जाता।</p> <p>वे परिसंपत्तियां, जिन्हें वर्ष के दौरान चालू किया जाना है और वर्ष के दौरान परिसंपत्ति सृजन के जिन हिस्सों का काम पूर्ण होना है, उन्हें हिसाब में लिया गया है। वे परिसंपत्तियां, जिन्हें वर्ष के दौरान चालू किया जाना है और वर्ष के दौरान परिसंपत्ति सृजन के जिन हिस्सों का काम पूर्ण होना है, उन्हें हिसाब में लिया गया है।</p> <p>पत्तन ने अपेक्षित व्यौरा प्रस्तुत नहीं किया है।</p> <p>विचाराधीन 3 वर्षों में प्रस्तावित विभिन्न पूँजीवर्धनों की सूची टीएएमपी को 25.5.2005 को सॉफ्ट प्रति के रूप में उपलब्ध कराई गई है। (25 मई, 2005 को हमें भेजी गई सॉफ्ट प्रति में कोई सूची नहीं है। सॉफ्ट प्रति में वर्ष 2005-06 और 2006-07 में यांत्रिक उपकरण और बेड़े संबंधी प्रस्तावित वृद्धियों की जानकारी है) (पत्तन ने परियोजना/ व्यवहार्यता प्रतिवेदन का व्यौरा और खंड 2.6.3 संबंधी विश्लेषण भी प्रस्तुत नहीं किया है।)</p>

	<p>(iv) (क) सीएचपीटी ने वर्ष 2003-04 से 2007-08 हेतु न तो विद्यमान परिसंपत्तियों के अलग-अलग घटकों और न ही वर्तमान देयताओं का ही ब्यौरा प्रस्तुत किया है। कृपया, संशोधित प्रश्नुक दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के दृष्टिगत कार्यशील पूँजी का ब्यौरा प्रस्तुत करें।</p> <p>(ख) कार्यशील पूँजी में तीव्र वृद्धि के कारण नहीं बताए गए हैं, जो वर्ष 2003-04 में 44.77 करोड़ से बढ़कर 2004-05 में 130.26 करोड़ हो गई और वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के लिए क्रमशः 396.69 करोड़ रुपए, 660.28 करोड़ रुपए, 836.41 करोड़ रुपए अनुमानित की गई हैं।</p>	<p>वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए विद्यमान परिसंपत्तियों और देयताओं के ब्यौरे जो कि वार्षिक लेखा में उपलब्ध हैं, टीएएमपी को पहले ही अग्रेषित किए जा चुके हैं।</p> <p>कार्यशील पूँजी की गणना संशोधित की गई है और संशोधित कार्यशील पूँजी निम्नवत है—</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>कार्यशील पूँजी (करोड़ रुपए)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2003-04</td><td>44.77</td></tr> <tr> <td>2004-05</td><td>78.84</td></tr> <tr> <td>2005-06</td><td>143.03</td></tr> <tr> <td>2006-07</td><td>198.38</td></tr> <tr> <td>2007-08</td><td>272.20</td></tr> </tbody> </table>	वर्ष	कार्यशील पूँजी (करोड़ रुपए)	2003-04	44.77	2004-05	78.84	2005-06	143.03	2006-07	198.38	2007-08	272.20
वर्ष	कार्यशील पूँजी (करोड़ रुपए)													
2003-04	44.77													
2004-05	78.84													
2005-06	143.03													
2006-07	198.38													
2007-08	272.20													
3.	<p>दरों का मान (एसओआर)</p> <p>(1) (i) <u>परिभाषा-सामान्य</u></p> <p>भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 के संगत प्रावधानों के अनुपालन में जारी सरकारी अधिसूचना में निर्धारण के अनुसार पत्तन सीमा परिभाषित की जानी चाहिए।</p>	<p>भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 के अनुसार पत्तन सीमा की परिभाषा में संशोधन किया गया है।</p>												
	<p>(2) <u>सामान्य निबंधन और शर्तें</u></p> <p>(i) प्रस्तावित टिप्पण (क) के संदर्भ में, सीएचपीटी इस प्रयोजनार्थ स्वीकार किए जाने वाले संबंधित बैंक के नाम का उल्लेख करें।</p> <p>(ii) विलम्बित भुगतान पर ब्याज वापसी संबंधी प्रस्तावित टिप्पण vi (ख) को विद्यमान पीएलआर के अनुसार अद्यतन बनाया जाए।</p>	<p>वीआरसी के संपरिवर्तन भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक या इसके सहायक बैंकों या सरकारी क्षेत्र के किसी अन्य बैंक द्वारा समय-समय पर अधिसूचित बाजार खरीद दर अंगीकृत की जाती है।</p> <p>विद्यमान पीएलआर के अनुसार विलम्बित भुगतान पर ब्याज/वापसी को अद्यतन किया जाए। वर्तमान ब्याज दर 13.5% (2+ 11.5% पीएलआर) को प्रयोक्ताओं के साथ आयोजित बैंक में की गई चर्चा के अनुसार अगले संशोधन तक स्वीकार किया जाए।</p>												
	<p>(3) <u>अध्याय-II (पोत-संबद्ध प्रभार)</u></p> <p>(i) लौह-अयस्क पोत और लौह-अयस्क पोतों के अलावा अन्य पोतों हेतु पत्तन देयताएं।</p> <p>(क) सीएचपीटी ने पत्तन में प्रत्येक प्रदेश पर पत्तन शुल्क लगाने की मौजूदा व्यवस्था के बदले विदेश जाने वाले पोतों पर 30 दिन में एक बार पत्तन शुल्क लगाने का प्रस्ताव किया है। बारम्बारता में प्रस्तावित परिवर्तन का कारण स्पष्ट नहीं किया गया है। विदेश जाने वाले पोतों के संबंध में पत्तन शुल्क लगाए जाने की बारम्बारता में प्रस्तावित परिवर्तन का वित्तीय प्रभाव भी बताया जाए।</p> <p>(ख) कृपया, 1000 टन या उससे कम के लौह-अयस्क पोतों के अलावा अन्य पोतों पर पत्तन शुल्क की पृथक दर वापस लेने का कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>विदेश जाने वाले पोतों पर 30 दिन में पत्तन शुल्क लगाने का उपबंध तदनुसार संशोधित कर दिया गया है।</p> <p>टीएएमपी के संशोधित दिशानिर्देशों और प्रयोक्ताओं के साथ हुई सहमति के अनुसार पत्तन शुल्क की एकल दर तय दी गई है।</p>												

<p>(4) बर्थ किराया प्रभार</p> <p>(i) 60,000 जीआरटी के लौह-अयस्क पोतों हेतु बर्थ किराया प्रभार की वर्तमान गोदी उत्तर निर्धारित किए गये हैं आधार की वर्तमान गोदी उत्तर निर्धारित किराया की वर्तमान गोदी उत्तर निर्धारित किए गये हैं।</p>	<p>उच्चतर स्तरब में निर्धारित बर्थ किराया प्रभार को औसत दर तथा प्रयोक्ताओं द्वारा स्वीकृत वर्तमान आय सूचन सुनिश्चित करने हेतु संशोधित किया गया है।</p>
<p>(ii) सीएचपीटी ने गोदी उत्तर 6.5.1 के अंतर्गत अपने गोदी के समूह-लेवल वर्थ किराया पर खड़े पोतों के लिए तेल गोदी आदि गोदी के उत्तर हेतु उत्तर निर्धारित करने का औचित्य उत्तर निर्धारित करने के लिए प्रत्येक बर्थ में दी गयी भाटी सुविधारं अलग-उत्तर है।</p>	<p>हाल के प्रस्ताव में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.5.1 के अंतर्गत आवश्यक समूहीकृत बर्थ द्वारा गोदी किराया प्रभार निर्धारित किया गया है।</p>
<p>(iii) सीएचपीटी ने पोतों को दो श्रेणियों यथा, समूह-I (30000 जीआरटी तक और सहित) और समूह-II (30000 जीआरटी से अधिक)। समूह-I के पोतों के संबंध में, सीएचपीटी ने तेल बर्थ, अयस्क बर्थ और कंटेनर बर्थ पर खड़े पोतों के लिए छूट का प्रस्ताव किया है। यह रियायत संभवतः तेल/अयस्क/कंटेनर गोदी पर घाट क्रेन उपलब्ध न कराने के लिए दी गई है। जब गोदी किराया की रकम दर लागू की गई है, तो समूह-II के पोतों को ऐसी छूट का प्रस्ताव न देने के कारण स्वास्थ की इस कठिन, कि समूह-II पर उत्तर घाट क्रेन किराया की शुल्क अनुसूची-II में प्रस्तावित गोदी के उत्तर निर्धारित दर में शामिल नहीं है, कि इन श्रेणी के लिए संगत लागत लाईं कर संदर्भ देकर औद्योगिक बहाव जाए।</p>	<p>प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर रियायत उपबंध हटा दिया गया है।</p>
<p>(iv) इसी प्रकार, रात्रि एवं अदकाश प्रभार में समूह-I के पोतों के लिए प्रस्तावित रियायत, जब गोदी का प्रबंध और संचालन गैर-सरकारी पार्टियों द्वारा किया जाता है, समूह-II के पोतों के लिए अनुमत नहीं है।</p>	<p>प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर रियायत उपबंध हटा दिया गया है।</p>
<p>(v) कृपया, 13.12 डॉलर प्रति घंटे के क्रेन घटक के लागत व्यौरे का औचित्य बताएं, साथ ही रात्रि और अदकाश प्रभार घटक के लिए लागत व्यौरा भी प्रस्तुत करें।</p>	<p>प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर रियायत उपबंध हटा दिया गया है।</p>
<p>(vi) मूर्सिंग और पुरानी पेट्रोलियम गोदी के लिए दर वहां उपलब्ध शुल्कों के आधार पर निर्धारित की जाए और इस दर को अन्य शुल्कों के लिए निर्धारित दर से न जोड़ा जाए।</p>	<p>प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर रियायत उपबंध हटा दिया गया है।</p>
<p>(vii) डम एंजिनियर ने अपने अक्तूबर 2002 के आदेश में (पैरा 30-36 XXXIV), में सीएचपीटी को गोदी खाली करने के लिए उत्तर निर्धारित दर वहाने और संतुश्वार बोटिस जारी करने का नियम दिया था, जीएचपीटी ने उसे उत्तर नाई प्रस्ताव नहीं किया।</p>	<p>बीआरएस संचालकों के लिए अतिरिक्त गोदी किराया लागू नहीं है।</p>
<p>(viii) डम एंजिनियर ने अपने अक्तूबर 2002 के आदेश में (पैरा 30-36 XXXIV), में सीएचपीटी को गोदी खाली करने के लिए उत्तर निर्धारित दर वहाने और संतुश्वार बोटिस जारी करने का नियम दिया था, जीएचपीटी ने उसे उत्तर नाई प्रस्ताव नहीं किया।</p>	<p>सीएचपीटी ने कोई टिप्पणी नहीं की है।</p>
<p>(ix) (क) प्रतिप्रित दरों के भान में लगाना है शुल्क, मद के अनुप्रयोग के विस्तारीकरण रंबवी नई टिप्पणी खोड़ने वा कारण वताएं।</p>	<p>स्पष्टीकरण हेतु लंगरगाह शुल्क संबंधी टिप्पण को शामिल किया गया है। प्रयोक्ताओं ने इस</p>

	<p>(x) गोदी किराया प्रभार के साथ जोड़े बिना लंगरगाह शुल्क निर्धारित किया जाए। इसका कोई औचित्य नहीं है कि लंगरगाह में स्थित पोत को गोदी किराया प्रभार के साथ क्रेन के लिए भुगतान करना पड़े।</p> <p>(x) सीएचपीटी अपने दरों के मान के मसौदे में इस शर्त को शामिल करने पर विचार करे कि किसी पत्तन उपकरण के खराब होने, बिजली गुल होने या किसी अन्य कारण से पोत को गोदी पर रहना पड़े तो उस अवधि का गोदी किराया प्रभार पोत को नहीं देना पड़े।</p>	<p>पर सहमति व्यक्त की है।</p> <p>इसकी जांच की जा रही है।</p> <p>सीएचपीटी ने इस पर कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है।</p>
	<p>(5) पायलिटिज शुल्क</p> <p>(i) तीन स्लैब दरों वाले पायलिटिज प्रभार की गणना संबंधी विस्तृत योजना प्रस्तुत करें। पोतों के आकार, नामतः 30000 जीआरटी, 30001 से 60,000 जीआरटी और 60,000 जीआरटी से अधिक के अनुमानित यातायात का व्यौरा भी दें।</p> <p>(ii) 60,000 जीआरटी से अधिक क्षमता वाले लौह-अयस्क पोतों और अन्य लौह पोतों हेतु पायलिटिज शुल्क की इकाई दर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.10 के अनुरूप नहीं है।</p> <p>(iii) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.4 के अनुसार प्रयोक्ता के अनुरोध पर अन्यत्र स्थानांतरण समग्र शुल्क का हिस्सा नहीं है। स्थानांतरण शुल्क को पृथक किया जाना चाहिए और समग्र शुल्क की इकाई दर में तदनुसार कमी की जानी चाहिए।</p> <p>(iv) तीन स्लैबों में प्रस्तावित स्थानांतरण प्रभारों को लागत व्यौरे के साथ तर्कसंगत ठहराया जाए।</p> <p>(v) ऐसा प्रतीत होता है कि 60,000 जीआरटी से अधिक क्षमता वाले पोतों हेतु प्रस्तावित स्थानांतरण प्रभारों की इकाई दर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.10 के अनुरूप नहीं है।</p> <p>(vi) इस प्राधिकरण ने अक्तूबर 2002 (पैरा सं0 LX vi) के अपने आदेश में यह कहा था कि सीएचपीटी द्वारा पोतों को पानी की आपूर्ति न करने पर छूट की दर को समग्र शुल्क की दर को समग्र शुल्क में जल लागत के संबंध में और बेहतर बनाने की आवश्यकता है। यद्यपि, सीएचपीटी ने पानी की आपूर्ति न करने पर छूट की दर प्रति 1000 लीटर पर 40 रुपए बनाए रखी है। स्पष्ट करें।</p> <p>(vii) मुख्य लाइन कंटेनर पोतों हेतु विशेष योजना :</p>	<p>11.11.2005 को हुई बैठक में प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर लौह अयस्क गोदियों के अलावा अन्य गोदियों हेतु मौजूदा छह स्लैब दरों को बनाए रखा गया है।</p> <p>लौह-अयस्क गोदियों हेतु पायलिटिज दर प्रयोक्ताओं की सहमति से तीन स्लैबों में संशोधित की गई है, ताकि मौजूदा राजस्व मिलता रहे, हालांकि ये स्लैब संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.10 के अनुरूप नहीं हैं।</p> <p>स्थानांतरण प्रभार, जिसे ऊंची स्लैब में निर्धारित किया गया था, उसे औसत दर और वर्तमान आय सूजन सुनिश्चित करने हेतु संशोधित किया गया है। प्रयोक्ताओं ने इस पर सहमति व्यक्त की है।</p> <p>सीएचपीटी ने कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है।</p> <p>स्थानांतरण प्रभार संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 6.10 के अनुरूप हैं।</p> <p>पोतों हेतु जल की आपूर्ति न करने संबंधी छूट खंड को समाप्त कर दिया गया है।</p>

<p>(क) कृपया, इस योजना के कार्यकरण और पत्तन को भिले लाभों के संबंध में आकलन रिपोर्ट प्रस्तुत करें।</p> <p>(ख) इस प्राधिकरण ने 5 जून, 2003 के अपने आदेश (पैरा 7(i)) के द्वारा सीएचपीटी को परामर्श दिया था कि फीडर पोतों के संदर्भ में भी स्थिति की समीक्षा की जाए। दरों के मान में सामान्य संशोधन संबंधी प्रस्ताव तैयार करते समय अन्य श्रेणियों के पोतों के लिए वीआरसी में सामान्य कटौती को भी ध्यान में रखा जाना था। दरों के मान में सामान्य संशोधन संबंधी सीएचपीटी के मौजूदा प्रस्तावों में इस संबंध में कुछ भी नहीं कहा गया है। कृपया, स्पष्ट करें।</p>	<p>मुख्य लाइन कंटेनर पोतों हेतु विशेष योजना हटा दी गई है, क्योंकि जून, 2003 से 2 वर्ष की अवधि समाप्त हो चुकी है और साथ ही कोई मुख्य लाइन कंटेनर पोत भी पत्तन में नहीं आया है।</p>
<p>(6) <u>घाट शुल्क प्रभार</u></p> <p>(i) इस प्राधिकरण ने चेन्नई पत्तन न्यास के सामान्य संशोधन प्रस्ताव संबंधी अक्तूबर, 2002 के अपने आदेश में सीएचपीटी (आदेश का पैरा 16 (xxxvii)) को परामर्श दिया था, कि मूल्यानुसार दर संरचना की जांच करें और कुछ ऐसी वस्तुओं की प्रहस्तन लागत के संदर्भ में टन आधारित घाट शुल्क दर में अपनी कुछ नियमित मदों को संपरिवर्तित कर दे। लेकिन, यह देखा गया कि सीएचपीटी ने विद्यमान दर की किसी मद को टन आधारित घाट भाड़ा दर में संपरिवर्तित नहीं किया है। साथ ही, यह भी लगता है कि घाट शुल्क अनुसूची को युक्तिसंगति बनाने का कोई प्रयास नहीं किया गया है। कृपया, अनुसूची को युक्तिसंगत बनाएं।</p> <p>(ii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.3 में सभी प्रकार के कोयले को रियायती तटीय शुल्क में शामिल नहीं किया गया है।</p> <p>(iii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.3 में पीओएल समेत कच्चा तेल को रियायती शुल्क के क्षेत्र में शामिल नहीं किया गया है। जन्तु तेलों, वनस्पति तेलों (मद सं0 22 (क)), 22 (ख) के लिए रियायती शुल्क निर्धारित न करने का कारण बताएं।</p> <p>(iv) सभी प्रकार के अयस्कों और खनिजों के लिए घाट शुल्क दरें क्रम सं0 26क, 26ख और 26ग में निर्धारित की गई हैं। नोट किया जाए कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.3 के तहत लौह-अयस्क रियायती शुल्क पात्र नहीं हैं।</p> <p>(v) मात्रा रियायत योजना के संदर्भ में, इस प्राधिकरण ने अपने अक्तूबर, 2002 के आदेश (पैरा 16 [xxxix]) में टिप्पणी की थी कि मात्रा रियायत योजना को वैज्ञानिक रूप देकर बेहतर बनाने के लिए इसकी विस्तृत वस्तुवार जांच आवश्यक है, तांकि यह अतिरिक्त यातायात आकर्षित करने के लिए वास्तव में प्रेरक का काम कर सके।</p> <p>(vi) प्रहस्तन किए गए कोयले और लौह-अयस्क के संबंध में सामान्य घाट शुल्क के अतिरिक्त अंदरूनी बदलाव सफाई प्रभार के रूप में 10 रुपए प्रति एमटी का प्रभार लगाने के प्रस्ताव का लागत व्यावे के साथ औचित्य प्रस्तुत करें। यह भी स्पष्ट करें कि इस कारण होने वाले व्यय को पहले कैसे पूरा किया जाता था।</p>	<p>कुछ मूल्यानुसार दरों को टन आधारित घाट शुल्क में परिवर्तन करने के टीएमपी के प्रस्ताव की जांच की जा रही है।</p> <p>रियायती तटीय शुल्क सभी प्रकार के कोयले तक विस्तारित कर दिया गया है।</p> <p>रियायती तटीय शुल्क जन्तु तेल और वनस्पति तेल तक विस्तारित कर दिया गया है।</p> <p>लौह-अयस्क हेतु घाट शुल्क दर को रियायती शुल्क को हटाकर, यथासंशोधित कर दिया गया है।</p> <p>11.11.2005 को हुई बैठक में प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर मात्रा रियायत खंड को हटा दिया गया है।</p> <p>इस उद्देश्य के लिए समग्र निधि स्थापित करने के साथ-साथ शुल्क बल्क कार्गो के संबंध में पृथक 5. रुपए प्रति टन की दर पर प्रदूषण शुल्क लगाए जाने का प्रस्ताव है।</p>

<p>(vii) रेल से ले जाए जाने वाले सामानों को उपलब्ध कराई गई विशेष पत्तन सेवाएं अलग से सूचीबद्ध की जानी चाहिए और दरों के मान में एक शर्त के तौर पर शामिल की जानी चाहिए। ऐसी विशेष सेवाएं मुहेया कराए जाने की लागत के संदर्भ में दरों का औचित्य बताया जाए।</p> <p>(viii)(क) 10 टन क्षमता तक के लिए घाट क्रेन हेतु 1155 रुपए प्रति आधी पारी या उससे कम की शर्त पर 1592.50 रुपए प्रति पाली की दर निर्धारित करने का आधार बताएं।</p> <p>(ख) सीएचपीटी ने 10 टन से लेकर 15 टन क्षमता वाली घाट क्रेनों के वर्तमान किराया में 181 प्रतिशत की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। घाट क्रेन किराया प्रभार में प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य, लागत औरों के साथ प्रतिपादित करें। इस संबंध में यह उल्लेख करना संगत होगा कि 15 टन ईएलएल घाट क्रेन के लिए किराया प्रभार तय करने के प्रस्ताव पर परामर्श प्रक्रिया के दौरान सीएचपीटी को परामर्श दिया गया था कि वह दरों के मान में वर्तमान दरों को अपनाने और इस प्राधिकरण द्वारा उठाए गए कई बिन्दुओं को ध्यान में रखते हुए अपने प्रस्ताव को संशोधित करें। सीएचपीटी को प्रयोक्ताओं के साथ बातचीत कर प्रस्ताव को पुनःसंशोधित करने की भी सलाह दी गई थी। सीएचपीटी 10 टन से लेकर 20 टन क्षमता वाली क्रेनों के लिए किराया प्रभार तय करने के संबंध में की गई कार्रवाई से अवगत कराए।</p> <p>(ग) दरों के मान, अक्टूबर 2002 में किए गए पिछले संशोधन के दौरान, सीएचपीटी को परामर्श दिया गया था कि वह पत्तन उपस्करों का बीमा करने पर विचार कर सकता है और शुल्क में संशोधन प्रस्तावित करते समय बीमा की लागत शामिल कर सकता है, बजाए इसके कि नुकसान की लागत नुकसान करने वाले प्रयोक्ता से ली जाए। परन्तु, सीएचपीटी ने इस संबंध में उचित प्रावधान का प्रस्ताव नहीं किया है। कृपया, टिप्पणी प्रस्तुत करें।</p> <p>(ix) अगस्त, 2004 में इस संबंध में दाखिल सीएचपीटी के पहले के प्रस्ताव पर विचार-विमर्श प्रक्रिया के दौरान सीएचपीटी प्रयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श के बाद 150 टन के फ्लोटिंग क्रेनों के चालक सदस्यों हेतु उपरिसमय प्रभार निर्धारण संबंधी प्रस्ताव को संशोधित करने पर सहमत हो गया था। चूंकि, प्रस्तावित दर एकसमान है, ऐसा प्रतीत होता है कि सीएचपीटी द्वारा दूसरी और तीसरी पारी के दौरान 150 टन फ्लोटिंग क्रेन के कार्यकरण हेतु शुल्क निर्धारण संबंधी प्रस्ताव संशोधित नहीं किया गया है। टिप्पणी करें। सीएचपीटी द्वारा 29 नवम्बर 2004 के अपने पत्र संख्या टीएमपी/47/2003-सीएचपीटी द्वारा मांगी गई अपेक्षित सूचना के दृष्टिगत प्रस्तावित दर को युक्तिसंगत ठहराया जा सकता है।</p> <p>(x) (क) कृपया, मान-11 के खंड-II की सामान्य टिप्पणी सं0 1 में किराये पर लिए गए उपस्करों या उनके सहायक हुकों पर सुरक्षित कार्यचालन भार से अधिक भार लादे जाने की स्थिति में दोगुना क्रेन किराया प्रभार के प्रस्ताव का आधार बताएं। इसी प्रकार, इस उद्देश्य के लिए 4200/- रुपए के न्यूनतम प्रस्तावित शुल्क का भी औचित्य बताएं।</p>	<p>ऐसीपीएससी हेतु, प्रस्तावित बढ़ोत्तरी पत्तन प्रयोक्ताओं की सहमति के अनुरूप है।</p> <p>हाल के प्रस्ताव में घाट क्रेनों के लिए किराया दरों में, 5 टन क्षमता वाली क्रेन का शुल्क ऐसी क्रेनों की अनुपलब्धता के कारण हटा दिया गया है और अन्य क्षमता वाली क्रेनों का शुल्क प्रयोक्ताओं की सहमति से यथासंशोधित कर दिया गया है।</p> <p>हाल के प्रस्ताव में घाट क्रेनों के लिए किराया दरों में, 5 टन क्षमता वाली क्रेन का शुल्क ऐसी क्रेनों की अनुपलब्धता के कारण हटा दिया गया है और अन्य क्षमता वाली क्रेनों का शुल्क प्रयोक्ताओं की सहमति से यथासंशोधित कर दिया गया है।</p> <p>ऐसी क्षतियों के लिए न्यास के पास सामान्य बीमा कोष है और इसलिए बीमा नहीं कराया जाता है।</p> <p>ऐसी क्षतियों के लिए न्यास के पास सामान्य बीमा कोष है और इसलिए बीमा नहीं कराया जाता है।</p> <p>सुरक्षित कार्यचालन भार हेतु प्रस्तावित प्रभार हटा दिया गया है और इस स्थिति से निपटने के लिए हाल के प्रस्ताव में नया खंड शामिल किया गया है।</p>
--	--

	<p>(x) मान-11 के खंड-II की सामान्य टिप्पणी सं0 6 पर, सीएचपीटी ने प्रयोक्ता द्वारा किसी उपस्कर को पूर्णतया क्षतिग्रस्त करने पर उस उपस्कर के मूल्यहासित वही मूल्य की वसूली प्रयोक्ता से करने का प्रस्ताव किया है। जैसाकि पहले कहा जा चुका है, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार मूल्यहासित वही मूल्य का अर्थ यथोचित रूप से स्पष्ट करें।</p> <p>(xi) मान-2 के खंड 1(क)(i) में उल्लिखित निःशुल्क दिवस (निर्यात) के संदर्भ में, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित किया गया है कि निःशुल्क अवधि में सीमाशुल्क के अधिसूचित अवकाश और पत्तन के गैर-कार्यदिवस शामिल नहीं होंगे।</p>	<p>निःशुल्क दिन (निर्यात) खंड टीएमपी के संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार संशोधित कर दिया गया है।</p>
	<p>(7) <u>अध्याय-VI (विविध प्रभार)</u></p> <p>(i) कृपया, पुष्टि करें कि प्रस्तावित लाइसेंस फीस/पट्टा किराया सरकार द्वारा जारी की गई संशोधित भूमि नीति दिशानिर्देशों की तर्ज पर है। भूमि के विभिन्न क्षेत्रों के लिए दिशानिर्देशों के तहत लाइसेंस फीस की गणना भी प्रस्तुत करें।</p>	<p>पत्तन ने भारत सरकार द्वारा अपने दिनांक 8.3.2004 के पत्र सं0 पीटी-17011/55/87-पीटी के द्वारा जारी नई भूमि नीति को क्रियान्वित नहीं किया है, क्योंकि सीएचपीटी ने अपने दिनांक 26.07.2005 के पत्र सं0 सी 4/1500/ 2004/टी द्वारा सरकार को उत्तर दिया था कि नई भूमि नीति का परिणाम घाटा होगा। नई भूमि नीति का क्रियान्वयन सरकार के उत्तर के बाद ही किया जाएगा।</p>
	<p>(ii) दरों के मान में शामिल अधिकांश शर्त 11 महीने या 3 वर्ष तक के लिए स्थल लाइसेंस हेतु या ऐसे मामलों हेतु लागू लाइसेंस समझौते करने में रुचि दिखाने वाले भांडागारों हेतु शासी शर्त हैं। सभी प्रशासनिक, प्रबंधकीय और प्रचालन संबंधी शर्तों को अलग किया जाए।</p> <p>(iii) विभिन्न भूमि क्षेत्रों, जिनसे होकर पाइलाइन डाली जानी है, हेतु पट्टा किराया मूल्य के संदर्भ में मान-2 के प्रस्तावित मार्ग प्रदान करने के प्रभार को युक्तिसंगत ठहराया जाए।</p>	<p>उपरोक्त 7(i) के अनुसार</p> <p>उपरोक्त 7(i) के अनुसार</p>
	<p>(8) सीएचपीटी ने जहाजी कुलियों के लाइसेंस के लिए वर्तमान शुल्क की तुलना में नए लाइसेंस के लिए लगभग 131 प्रतिशत की वृद्धि का प्रस्ताव किया है, इसी प्रकार जहाजी कुलियों के लाइसेंस के नवीकरण के लिए वर्तमान शुल्क की तुलना में लगभग 362 प्रतिशत की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। कृपया, प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं। प्रभारित की जाने वाली इकाई भी दो कैरेंडर वर्षों की बजाए दो वर्ष संशोधित की जाए।</p>	<p>जहाजी कुलियों के संघ के सुझावों और सहमति के आधार पर नई दर तय कर दी गई हैं।</p>
	<p>(9) कृपया, अध्याय-VI के मान-6 की श्रेणी-1 के अंतर्गत विद्यमान नोट समाप्त करने का कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>चूंकि, न्यास के उपस्करों की उपलब्धता के बावजूद प्रयोक्ताओं के पास बाहर से उपस्कर किराए पर लेने का विकल्प भौजूद है, इस कारण यह नोट निर्देशक हो गया और हटा दिया गया है।</p>
	<p>(10)</p> <p>(i) सीएचपीटी से बाहर की जनता के लिए 40 वीपी क्षमता तक की कर्षनावों को किराए पर लेने के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने के संदर्भ में, सुन्दरानार और सेक्विक्झार कर्षनावें वर्तमान बैडे में शामिल की गई हैं। प्रसंगवश, इन दो नई कर्षनावों की दरें तय करने के लिए सीएचपीटी के पहले वाले प्रस्ताव के संबंध में, सीएचपीटी अन्य बातों के साथ-साथ, समान क्षमता वाली कर्षनावों हेतु दरों के</p>	<p>टीएमपी द्वारा दिए गए परामर्श के अनुसार सभी क्षमता की कर्षनावों हेतु समान प्रकृति के उपस्करों को समूहीकृत कर संशोधित दरें प्रस्तावित की गई हैं। कर्षनावों के लिए तटीय दरें संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 6.1.2 की तर्ज पर संशोधित की गई हैं।</p>

	<p>मान में वर्तमान दरों को अपनाने को ध्यान में रखते हुए, प्रस्ताव को पुनर्संशोधित करने के लिए सहमत हो गया था। लेकिन, यह पाया गया कि सीएचपीटी ने समान क्षमता वाली कर्षनावों हेतु वर्तमान दरों 7.2 प्रतिशत की वृद्धि प्रस्तावित की है। कृपया, 40 बीपी क्षमता तक की कर्षनावों हेतु प्रस्तावित दरों की गणना प्रस्तुत करें।</p> <p>(ii) (क) कृपया 40 बीपी क्षमता तक की कर्षनावों, (अध्याय-VI के मान-6 की श्रेणी-I की मद सं0 6) 5 घनमीटर तक के ग्रैब और 8 घनमीटर क्षमता वाले ग्रैब(अध्याय-VI के मान-6 की श्रेणी-II की क्रम सं0 4 और 5), 75 टन क्षमता वाली टायर माउंटेड मोबाइल क्रेन (अध्याय-VI के मान-6 की श्रेणी-II की श्रेणी-II की मद सं0 6) सर्वेक्षण लांच-IV और डीजीपीएस सर्वेक्षण उपकरण (अध्याय-VI के मान-6 की श्रेणी-II की मद सं0 7), प्रायोगिक लांच प्रोग्रेस और मुत्यु एवं यूटिलिटी (अध्याय-VI के मान-18 की मद सं0 6(क)) के किराया प्रभारों को तय करने से संबंधित प्रस्ताव का अवलोकन करें। इस प्रसंग में और विविध उपस्करों/कर्षनावों/क्रेन के लिए किराया प्रभार तय करने हेतु सीएचपीटी के पहले के संगत प्रस्तावों के संदर्भ में, इस प्राधिकरण ने संयुक्त सुनवाई के भौके पर सीएचपीटी को अपने प्रस्तावों को निर्मांकित बिन्दु ध्यान में रखकर संशोधित करने का प्रस्ताव किया था :-</p> <p>(कक) समान क्षमता वाले उपस्करों के लिए दरों के मान में विद्यमान दरों को अंगीकृत करना।</p> <p>(कख) हमारे प्रश्नों में उठाए गए उपरिव्यय, उपयोग, क्षमता श्रृंखला पर आधारित दरें निर्धारित करना आदि विविध मुद्दे।</p> <p>(कग) मूल्यहासित पूंजी लागत और बढ़ने वाली संचालनात्मक लागत और उपरिव्यय।</p> <p>(iii) 45 बीपी क्षमता वाली कर्षनाव हेतु प्रस्तावित तटीय दरें और तेल प्रदूषण वाहन 'अनाम' हेतु दरें संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.1.2 की तर्ज पर नहीं हैं। कृपया, प्रस्तावित तटीय दरों में संशोधन करें।</p> <p>(iv) सीएचपीटी ने कहा है कि उसने 43.52/- रुपए की अमरीकी डालर विनिमय दर को ध्यान में रखा है। वर्तमान में डालर का मूल्य 43.52/- रुपए मानने पर 'प्रेस्टीज' बहुदेशीय पोतों के लिए किराया प्रभार 13,465.09/- रुपए बैठता है। उपर्युक्त बहुदेशीय पोत का किराया प्रभार 10517.10/- रुपए पर स्थिर रखने का कारण स्पष्ट करें।</p> <p>(11) <u>अध्याय-VI के मान-18 की मद-6</u></p> <p>(i) 150 टन की फ्लोटिंग क्रेन एफसी वैगई के बदले में थी। क्रम सं0 15 पर एफसी वैगई से संलग्न 60 टन वाले शैकल्स के साथ स्प्रेडर की किराया दरों निर्धारित करने वाली प्रविष्टि समाप्त कर दी जाए।</p>
	<p>ग्रैब और प्रायोगिक लांच के मामले में संशोधित दरें समान क्षमता वाले उपस्करों को समूहीकृत करने के टीएमपी के सुझाव के आधार पर तय की गई हैं। जहां तक 75 टन टायर माउंटेड मोबाइल क्रेन और सर्वेक्षण डृप्स्करों का प्रश्न है, अपेक्षित व्योरा पहले ही इस कार्यालय की दिनांक 28.12.2004 की कार्यालय टिप्पणी सं0 टी 2/80/ 12724/ 2003/ए के द्वारा प्रस्तुत किए जा चुके हैं।</p> <p>अनाम के लिए तटीय दरें संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 6.1.2 की तर्ज पर संशोधित कर दी गई हैं।</p> <p>'प्रेस्टीज' बहुदेशीय पोत किराया प्रभार 10517.10 रुपए पर स्थिर करना टीएमपी के दिनांक 18.6.2003 के आदेश के अनुसार है।</p> <p>क्रम सं0 15 पर एफसी वैगई से संलग्न 60 टन वाले शैकल्स के साथ स्प्रेडर की निर्धारित किराया दरों को एफसी थंगम संलग्न शैकल्स के साथ स्प्रेडर की निर्धारित दरें पढ़ा जाना चाहिए और तदनुसार वर्तमान प्रस्ताव में इसे सुधार लिया गया है।</p>

	<p>(ii) क्रम सं0 20 और 21 पर क्रमशः टिप्पर लॉरी और गैस कटिंग प्लांट के लिए किराया दर तय करने वाली प्रविष्टि का, लागत व्यौरों के साथ औचित्य प्रतिपादन करें।</p>	<p>हालांकि, टिप्पर लॉरी और गैस कटिंग प्लांट हेतु किराया दरें 2000 के संस्करण में भी उपलब्ध थीं, लेकिन उन्हें संस्करण में जगह नहीं मिल पाई। चूंकि, ये उपर्स्कर प्रयोग में हैं, इसलिए 2000 के मान में उपलब्ध पुरानी दरें पुनर्प्रस्तुत की गई हैं।</p>
	<p>(12) <u>अध्याय-VII (जहाली कुली कार्यकलाप)</u></p> <p>(i) कृपया, प्रस्तावित दरों के मान से मान-1 की विद्यमान शर्त सं0 6 को समाप्त करने का कारण स्पष्ट करें।</p> <p>(ii) मान-1 की क्रम सं0 6 में प्रस्तावित नग दर प्रोत्साहन के संबंध में नई शर्त आरंभ करने का औचित्य लागत व्यौरों के साथ प्रतिपादित करें। इंगित लाइन सं0 व्यौरों के साथ स्पष्ट करें।</p>	<p>26.10.2005 को टीएमपी के साथ संयुक्त सुनवाई और 4.11.2005 और 11.11.2005 को प्रयोक्ताओं के साथ बैठक में निर्णय लिया गया था कि इस मुद्दे पर अलग से विचार-विमर्श किया जाएगा और तब तक विद्यमान दरें जारी रहेंगी। इसलिए, प्रस्ताव अलग से भेजा जाएगा।</p>
	<p>(13) <u>सामान्य</u></p> <p>(i) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश में अनुबंध है कि शुल्क उत्पादन के बैंचमार्क स्तरों से जोड़ा जाना चाहिए। सीएचपीटी ने विविध प्रचालनों/सेवाओं के लिए उत्पादन स्तर बनाए रखने के संबंध में कृत भी इंगित नहीं किया है। इन्हें दरों के मान में शामिल किया जाए और इस प्रकार स्वीकृत स्तरों का औचित्य बताया जाए।</p> <p>(ii) सीएचपीटी द्वारा संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7 के संदर्भ में की गई कार्रवाई स्पष्ट की जाए।</p> <p>(iii) अतिरिक्त मानव शक्ति (अगर कोई हो) के संबंध में संक्षिप्त नोट, ऐसी मानशक्ति पर लागत का स्पष्टीकरण देते हुए अग्रेशित किया जाए।</p> <p>(iv) कृपया, दिनांक 6 जून, 2003 के हमारे समसंख्यक पत्र के पैरा 4 का अवलोकन करें। चूंकि, सीएचपीटी के न्यासी बोर्ड के मत से संबंधित कोई पत्र हमें अब तक प्राप्त नहीं हुआ है। इसलिए, यह मान लिया गया है कि बोर्ड ने प्रस्ताव का अनुमोदन कर दिया है। कृपया, पुष्टि करें।</p>	<p>सीएचपीटी ने कोई उत्तर नहीं दिया है।</p>

7.1 26 अक्टूबर, 2005 को इस मामले में सीएचपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। सीएचपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपने-अपने अनुरोध प्रस्तुत किए थे।

7.2 संयुक्त सुनवाई में इस पर सहभाति व्यक्त की गई थी कि सीएचपीटी प्रस्तावित दरों के मान समेत अपने दर मान की सामान्य पुनरीक्षा के लिए संशोधित प्रस्ताव सभी प्रयोक्ताओं के बीच उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित करेगा और अपने संशोधित प्रस्ताव को प्रयोक्ताओं से प्राप्त पुनर्सूचना के आधार पर तैयार करेगा। सीएचपीटी ने अपने दिनांक 17 नवम्बर, 2005 के पत्र द्वारा शुल्क में वृद्धि हेतु निम्नांकित बातों पर मतैक्य सूचित किया है :-

(i)	सामान्य कार्ग	10%
(ii)	क्रेनेज और फोर्क लिफ्ट ट्रक	20%
(iii)	बर्थिंग और मूरिंग	05%
(iv)	पत्तन देयता	05%
(v)	टॉवेज और पायलिटिज	05%

(vi)	बचाव और गोताखोर	60%
(vii)	विशेष पत्तन सेवा प्रभार	50%
(viii)	भवन	शून्य
(ix)	भांडागारण	शून्य
(x)	पीओएल	शून्य
(xi)	एफसी थंगम	शून्य
(xii)	कंटेनर प्रहस्तन	शून्य

7.3 सीएचपीटी ने आगे निम्नांकित स्थिति सूचित की है :-

(i) संयुक्त सुनवाई में भूमि प्रशुल्क में 20% वृद्धि करने पर मतैकथ हो गया था, लेकिन, तत्पश्चात पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ बातचीत में सीसीटीएल और आईओसी भूमि प्रशुल्क में वृद्धि के लिए सहमत नहीं हुए। फिर, सीपीएसए 10% वृद्धि के लिए सहमत हुआ। इस तरह, भूमि प्रशुल्क पर कोई सहमति नहीं बन पाई।

भूमि प्रशुल्क में 2000 के बाद कोई संशोधन नहीं हुआ है। मुद्रास्फीति और दीर्घावधिक आवंटियों पर वार्षिक 5% शुल्क वृद्धि पर विचार करते हुए 4 वर्ष के बाद 20% की वृद्धि वास्तविक है। अतः कृपया टीएमपी, सीएचपीटी द्वारा दिनांक 25 मई, 2005 के प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत लागत विवरण को ध्यान में रखकर भूमि प्रशुल्क में वृद्धि करें।

(ii) लागत विवरण के अनुसार सीएचपीटी ने फ्लोटिंग क्रेन थंगम के दूसरी पाली में प्रचालन हेतु 27,776 रुपए का समयोपरि प्रस्तावित किया है और तदनुसार पत्तन प्रयोक्ताओं से दूसरी पाली में प्रचालन हेतु किराया ले रहा है। चूंकि, प्रयोक्ताओं ने सर्वसम्मति से बैठक में कहा कि प्रोजेक्ट कार्गो को लाने में समयोपरि बाधक है और प्रोजेक्ट कार्गो समीपवर्ती पत्तनों को भेजे जा रहे हैं। सीएचपीटी फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग अधिकतम करवाने के लिए फ्लोटिंग क्रेन थंगम के दूसरी पारी में प्रचालन के लिए 10,000 रुपए के समायोपरि के लिए सहमत हो गया है।

पत्तन प्रयोक्ताओं ने 10,000 रुपए से अधिक के पहले एकत्र किए गए द्वितीय पाली प्रभारों की मांग की है। इस संबंध में यह उल्लेखनीय है कि पत्तन प्रयोक्ताओं को पत्तन को भुगतान किए गए वास्तविक प्रभार निर्यातकों/आयातकों से वापस मिलने चाहिए थे। यदि, टीएमपी किसी प्रकार के संशोधन का आदेश देता है, तो हो सकता है कि वह आयातकों/निर्यातकों तक पहुंचा ही नहीं हो। चूंकि, सीएचपीटी ने कार्गो आकर्षित करने के लिए 10,000 रुपए की सांकेतिक दर नियत की थी, जिससे आशानुरूप परिणाम प्राप्त हो भी सकते हैं और नहीं भी, तब वापसी से पत्तन राजस्व पर प्रभाव पड़ेगा। इसके मद्देनज़र, यह अनुरोध किया जाता है कि 10,000 रुपए की दर की अधिसूचना जारी होने तक एकत्र किए गए प्रभारों की वापसी के लिए आदेश जारी न किया जाए।

(iii) कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का संशोधन इस प्रस्ताव में शामिल नहीं किया गया है। इस बारे में पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श किया जाएगा और संशोधन हेतु टीएमपी को अलग से प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा। यह अनुरोध किया जाता है कि लागू दरें प्रशुल्क का संशोधन होने तक वसूल किए जाने की अनुमति दी जाए।

(iv) दरों के मान में उल्लिखित निबंधनों एवं शर्तों पर विस्तृत चर्चा की गई है और सहमत निबंधन एवं शर्तें मसीदा दरों के मान में शामिल किए गए हैं।

7.4 संयुक्त सुनवाई में यह भी निर्णय किया गया था कि हिन्दुस्तान चैम्बर ऑफ कॉमर्स(एचसीसी), सीएचपीटी के अपने दरों के मान के संशोधन के लिए संशोधित प्रस्ताव को प्रयोक्ताओं के बीच उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए प्रचालन हेतु समन्वय करेगा। तदनुसार, एचसीसी ने अपने दिनांक 17 नवम्बर, 2005 के पत्र द्वारा यह उल्लेख किया है कि इसने संशोधित दरों का मान प्रयोक्ताओं को परिचालित कर दिया था और संशोधित प्रत्ताव पर सहमति प्राप्त करने के लिए दिनांक 11 नवम्बर, 2005 को सीएचपीटी में एक बैठक आयोजित की गई थी। एचसीसी द्वारा अपने दिनांक 17 नवम्बर, 2005 के पत्र में उल्लेख किए गए प्रमुख बिन्दुओं का सारांश नीचे दिया गया है :-

(i) प्रयोक्ताओं ने उपभोक्ता वस्तुओं की लागत में वृद्धि को हिसाब में लिया है, इसलिए नए आयकर अधिनियम के कारण पत्तन द्वारा सीमित लाभ कर के कारण 20 करोड़ रुपए का अतिरिक्त बोझ वहन किया जाना है। पत्तन के पास सुविधाओं और आधारभूत ढांचे के उन्नयन में निवेश सुनिश्चित करने के लिए यर्थाप्त अधिशेष होना चाहिए। प्रयोक्ताओं ने अलग-अलग कार्यकलाप के लिए सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत व्योरों के गुण-अवगुण पर विचार न करने का निर्णय किया है।

(ii) जिन मुद्दों पर कोई सर्वसम्मति नहीं हुई थी, उन्हें एचरीसी द्वारा प्रस्तुत बैठक के कार्यवृत्त से नीचे सूचीबद्ध किया गया है :-

(क) पायलट को बुलावा भेजने के समय से 4 घंटे के बाद की बजाए पायलट को बुलावा भेजने के समय से एक घंटे के बाद से वर्धि किराया प्रभार वसूल करना।

(ख) मुख्य लाइन पर छूट की योजना

प्रयोक्ताओं ने मुख्य लाइन कंटेनर पोतों को छूट से संबंधित योजना जारी रखने पर जोर दिया है। तथापि, पत्तन ने अनुभव किया है कि सामान्य संशोधन प्रस्ताव में योजना को शामिल किया जाना आवश्यक है।

(ग) कोयला, कोक सभी प्रकार के चारकोल के लिए घाट शुल्क प्रभार (अध्याय-III)

सीएचपीटी घाट शुल्क के रूप में 13/-/रुपए प्रति मी.टन और धुलाई प्रभार के रूप में 10/-/रुपए प्रति मी.टन के तौर पर वसूल कर रहा है। इस प्रकार यह जोड़ 23/-/रुपए प्रति मी.टन बैठता है। अन्य वल्क वस्तुओं के लिए घाट शुल्क की न्यूनतम दर 25/-/रुपए प्रति मी.टन है। सीएचपीटी ने 23/-/रुपए प्रति मी.टन के 10% के रूप में प्रस्तावित प्रतिशत वृद्धि लागू की है। जबकि प्रयोक्ता कार्गो-संबद्ध प्रभारों में 10% की वृद्धि के लिए सहमत थे, तब यह वृद्धि 26/-/रुपए प्रति मी.टन न होकर 23/-/रुपए प्रति मी.टन प्रस्तावित की गई थी। अंतिम दर पर कोई सर्वसम्मति नहीं हुई है।

(घ) मासिक लाइसेंस के अधीन और वार्षिक लाइसेंस के अधीन आवंटित स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क (विविध प्रभारों के अंतर्गत मान-1)

सीएचपीटी ने वर्तमान दर की तुलना में 175% की वृद्धि प्रस्तावित की थी। इसके अलावा, पत्तन संयुक्त सुनवाई में 20% तक वृद्धि को कम करने के लिए सहमत था।

(ङ) प्रयोक्ताओं ने अनुभव किया कि नूकि दर प्रतिवर्ष 5% स्वतः ही बढ़ जाती है, तब पत्तन को अब नई वृद्धि करने की कोई आवश्यकता नहीं है। सीसीटीएल/आईओसी किसी भी वृद्धि पर सहमत नहीं थे। उन्होंने अनुभव किया कि यह वृद्धि दीर्घावधिक आवंटियों पर लागू नहीं की जानी चाहिए। सीपीएसर 10% वृद्धि पर सहमत था। पत्तन न्यूनतम 20% की वृद्धि पर जोर दे रहा था।

(च) दूसरी पाली में 150 टन फ्लोटिंग क्रेन के प्रचालन के लिए समयोपरि प्रभार

प्रारंभ में, पत्तन ने फ्लोटिंग क्रेन के दूसरी पाली प्रचालन के लिए 27,776/-/रुपए का समयोपरि प्रभारों के रूप में प्रस्ताव किया था। सीएचपीटी फ्लोटिंग क्रेन के दूसरी पाली प्रचालन के लिए 10,000/-/रुपए के समयोपरि प्रभारों के रूप में सहमत था। असहमति सीएचपीटी द्वारा पहले एकत्र की गई राशि से संबंधित अंतर की वापसी से भना करने पर थी। प्रयोक्ताओं ने मांग की थी कि तदर्थ आधार पर पहले एकत्रित दर और टीएसपी द्वारा अधिसूचित दर के बीच के अंतर की वापसी-अदायगी की जाएगी।

(iii) वृद्धि की मात्रा पर हुई सर्वसम्मति नीचे दर्शायी गई है :-

(क)	सामान्य कार्गो	10%
(ख)	क्रेनेज और फोर्क लिफ्ट ट्रक	20%
(ग)	एफसी थंगम	शून्य
(घ)	भांडागार	शून्य
(ङ)	पीओएल	शून्य
(च)	बर्थिंग और मूरिंग	05%
(छ)	पत्तन देयता	05%
(ज)	टॉवेज और पायलिटिज	05%
(झ)	बचाव और गोताखोर	60%
(अ)	कंटेनर प्रहस्तन	शून्य

7.5 सीएचपीटी के न्यासी बोर्ड ने दिनांक 16 दिसम्बर, 2005 को आयोजित अपनी बैठक में दिनांक 17 नवम्बर, 2005 के संशोधित प्रस्ताव का अनुमोदन कर दिया था।

8. संयुक्त सुनवाई के बाद, एचसीसी, सीपीएसए और सीईपीएसए ने भी अपने लिखित अनुरोध प्रस्तुत कर दिए हैं।

9. एचसीसी ने अपने दिनांक 13 दिसम्बर 2005 के पत्र द्वारा सूचित किया है कि कार्गो प्रहस्तन प्रभाग/जहाजी कुली प्रवालनों के बारे में कोई धर्चा नहीं की गई है और वर्तमान दरों की वैधता उस समय तक बढ़ा दी जाए, जब तक कि नई दरें अधिसूचित नहीं कर दी जाती। नए दरों के मान में क्रम सं0 8 के साथ एक नई शर्त शामिल की गई है, जिसे अधिसूचित किए जाने की आवश्यकता नहीं है।

10.1. हमारे प्रश्नों पर सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर को व्यापक नहीं पाया गया। सीएचपीटी ने वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक के लिए अनुमानों में काफी संशोधन किए हैं। दरों के मान को शासित करने वाली कुछ शर्तों में बिना कारण स्पष्ट किए परिवर्तन किए गए हैं, जिस कारण मसौदा दरों के मान में भी संशोधन हुए हैं। इसके अलावा, शर्तों में किए गए कुछ परिवर्तन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं पाए गए हैं। इसलिए, सीएचपीटी से इसके संशोधित प्रस्ताव के संबंध में हमारे दिनांक 27 दिसम्बर, 2005 के पत्र द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। हमारे प्रश्न और सीएचपीटी के उत्तर नीचे तालिकाबद्द किए गए हैं:-

क्रम सं0	हमारे प्रश्न	सीएचपीटी का उत्तर
1. (i)	सामान्य सीएचपीटी से पुनः यह अनुरोध किया जाता है कि यह यातायात, आय एवं व्यय के मामले में केवल वर्ष 2002-03 तथा वर्ष 2003-04 की वास्तविक उपलब्धि का विश्लेषण प्रस्तुत करें, क्योंकि वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए अक्तूबर 2002 में प्रशुल्क का निर्धारण इसी आधार पर किया गया था और इससे स्पष्ट है कि संबद्ध वर्षों के निवल अधिशेष/नियोजित पूँजी पर प्रतिफल में कमी आई है।	सीएचपीटी ने यातायात, आय एवं व्यय के मामले में केवल वर्ष 2002-03 तथा वर्ष 2003-04 की वास्तविक उपलब्धि का विश्लेषण प्रस्तुत किया है तथा प्रशुल्क संशोधन हेतु पत्तन ने अपने अनुमान अक्तूबर 2002 में प्राधिकरण को भेजे थे।
(ii)	सीएचपीटी ने दिनांक 28 सितम्बर 2005 के हमारे समसंख्यक पत्र के अनुबंध की मद सं0 (xiv) में पृष्ठे गए सामान्य प्रश्नों का कोई उत्तर नहीं दिया है।	(क) प्रशुल्क को उत्पादकता के बेंचमार्क के स्तर से संबद्ध करने के बारे में यह अवगत कराया जाता है कि निर्धारित प्रशुल्क कार्गो के कुल परिवहन पर तथा यातायात की संदर्भ क्षमता की अवधारणा पर आधारित था। सीपीएचटी की उत्पादकता विवेच्य वर्ष के दौरान प्रहस्तित कुल टनभार से स्पष्ट होती है और इस बारे में जानकारी दिनांक 12.12.2005 के हमारे पत्र द्वारा दे दी गई थी। (ख) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 7 की विषय-वस्तु को नोट कर लिया गया है। यह सूचित किया जाता है कि फिलहाल सीएचपीटी में कोई अधिकृत सेवा प्रदाता नहीं है। (ग) अधिक श्रमशक्ति के संदर्भ में यह सूचित किया जाता है कि सीएचपीटी के कर्मचारियों की कुल संख्या वर्ष 2001-02 में 10,269 थी, जिसे विशेष स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना के क्रियान्वयन के जरिए घटाकर वर्ष 2004-05 में 8,734 के स्तर पर ला दिया गया है।
II	कमता सीएचपीटी से पुनः यह अनुरोध किया जाता है कि वह समग्र रूप से पत्तन की मूल्यांकित क्षमता तथा विचाराधीन वर्ष के दौरान प्रदान की जाने वाली प्रमुख सुविधाओं का व्यौरा प्रस्तुत करें।	नहीं भेजी गई है।
III (i)	विशेष/लागत विवरण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.11.4 को ध्यान में रखते हुए उस आधार को स्पष्ट करें, जिसके आधार पर ऐसा आबंटन किया गया था। कृपया, विशेष तौर पर यह पुष्टि करें कि अधिशेष जुटाने वाले क्रियाकलापों से प्राप्त राशि से घाटा वाले क्रियाकलापों को आर्थिक-	भंडारण, तेल प्रहस्तन, पत्तन शुल्क तथा कंटेनर प्रहस्तन से प्राप्त अधिशेष राशि का उपयोग घाटा देने वाले अन्य क्रियाकलापों/उप-क्रियाकलापों के लिए किया गया है, जो संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रत्येक क्रियाकलापों से होने वाले घाटे पर

	सहायता अक्टूबर, 2002 में दरों के मान सामान्य संशोधन के समय हासिल रत्तर तक सीमित है।	आधारित है।																																													
(ii)	6% की तर्द्ध वृद्धि के आधार पर आय का अनुमान रखाने के स्थान पर प्रशुल्क मदों तथा प्रत्याशित यातायात रत्तर के आधार पर प्रचालन आय की गणना की जाए।	(सीएचपीटी ने प्रचालन आय की जो गणना की है, उससे सिर्फ प्रचालन आय की गणना हेतु उसके द्वारा अपनाए गए फार्मूले की जानकारी मिलती है। दिए गए विवरण से वर्ष 2005-06 तथा 2007-08 की आय का अनुमान पुष्ट नहीं होता।)																																													
(iii)	प्रस्तावित दरों के कारण होने वाली अतिरिक्त आय सूजन का क्रियाकलाप-वार /उपक्रियाकलाप-वार व्यौरा दिया जाए।	अतिरिक्त आय सूजन का व्यौरा निम्नवत है : (करोड रुपए)																																													
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>क्रियाकलाप/उपक्रियाकलाप</th> <th>वृद्धि का प्रतिशत %</th> <th>2005-06</th> <th>2006-07</th> <th>2007-08</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>सामान्य कागज</td> <td>20%</td> <td>19.07</td> <td>18.8</td> <td>20.01</td> </tr> <tr> <td>लैनेज एवं एफएलटी</td> <td>40%</td> <td>3.46</td> <td>3.52</td> <td>3.73</td> </tr> <tr> <td>टॉह-अरस्टक</td> <td>45%</td> <td>19.89</td> <td>19.89</td> <td>19.89</td> </tr> <tr> <td>बायोग व मूरिंग (जलापात्र साल्ट)</td> <td>10%</td> <td>3.35</td> <td>3.38</td> <td>3.60</td> </tr> <tr> <td>ट्रैवेज एवं पायालिटिज</td> <td>10%</td> <td>6.01</td> <td>6.18</td> <td>6.55</td> </tr> <tr> <td>रेलवे</td> <td>60%*</td> <td>8.44</td> <td>8.98</td> <td>8.39</td> </tr> <tr> <td>मूवे व भवन</td> <td>15%</td> <td>0.44</td> <td>0.44</td> <td>0.46</td> </tr> <tr> <td>जोड़</td> <td></td> <td>60.88</td> <td>61.28</td> <td>62.83</td> </tr> </tbody> </table> <p>* प्रतिशत संशोधन में टर्मिनल शुल्क में वृद्धि शामिल नहीं है।</p>	क्रियाकलाप/उपक्रियाकलाप	वृद्धि का प्रतिशत %	2005-06	2006-07	2007-08	सामान्य कागज	20%	19.07	18.8	20.01	लैनेज एवं एफएलटी	40%	3.46	3.52	3.73	टॉह-अरस्टक	45%	19.89	19.89	19.89	बायोग व मूरिंग (जलापात्र साल्ट)	10%	3.35	3.38	3.60	ट्रैवेज एवं पायालिटिज	10%	6.01	6.18	6.55	रेलवे	60%*	8.44	8.98	8.39	मूवे व भवन	15%	0.44	0.44	0.46	जोड़		60.88	61.28	62.83
क्रियाकलाप/उपक्रियाकलाप	वृद्धि का प्रतिशत %	2005-06	2006-07	2007-08																																											
सामान्य कागज	20%	19.07	18.8	20.01																																											
लैनेज एवं एफएलटी	40%	3.46	3.52	3.73																																											
टॉह-अरस्टक	45%	19.89	19.89	19.89																																											
बायोग व मूरिंग (जलापात्र साल्ट)	10%	3.35	3.38	3.60																																											
ट्रैवेज एवं पायालिटिज	10%	6.01	6.18	6.55																																											
रेलवे	60%*	8.44	8.98	8.39																																											
मूवे व भवन	15%	0.44	0.44	0.46																																											
जोड़		60.88	61.28	62.83																																											
(iv)	जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 में उल्लिखित है, सरकारी नीति के अंतर्गत रॉयल्टी/ राजस्व हिस्सा प्राप्तियों के लिए एक पृथक एस्क्रो खाता रखना अनिवार्य है। यदि सीएचपीटी सरकारी नीति का अनुसरण करना नहीं चाहता तो वह इस मामले में विशेष छूट के लिए सरकार के समक्ष मुद्दा प्रस्तुत करें। इस संबंध में यह भी स्पष्ट किया जाए कि क्या बिलिमोरिया रिपोर्ट में किसी विशेष उद्देश्य से एस्क्रो खाता/प्रारक्षित कोष रखने की मनाही की गई है।	बिलिमोरिया रिपोर्ट के अनुसार पत्तन को लेखांकन के साथ तौर-तरीकों का पालन करना होता है। सीसीटीईएल से प्राप्त राजस्व हिस्सा रॉयल्टी का लेखांकन में पृथक रूप से किया गया है तथा इसके लिए एक पृथक लेखांकन कोड का आवंटन किया गया है। यह पत्तन प्रचालन आय का भाग है। इसे ध्यान में रखते हुए, यह विचार किया गया है कि पृथक एस्क्रो खाता रखना पत्तन की लेखांकन नीति के अनुसर नहीं है।																																													
(v)	सीएचपीटी को यह सूचित करना था कि टर्मिनल प्रभार में संशोधन संबंधी प्रस्ताव रेलवे बोर्ड के समक्ष पिछली बार कब प्रस्तुत किया गया था और अपेक्षित संशोधन की मात्रा कितनी थी। यह स्पष्ट नहीं है कि रेल प्रचालन के परिप्रेक्ष्य में देय पारस्परिक आर्थिक- सहायता का भार सभी सामानों पर क्यों लाया जाए, जबकि वह मुख्यतः कुछ थोक मदों के लिए प्रारंभिक है।	टर्मिनल प्रभार में संशोधन रेलवे बोर्ड द्वारा किया जा रहा है, अतः दरों के मान में सामान्य संशोधन संबंधी वर्तमान प्रस्ताव में किसी संशोधन की मात्रा नहीं की गई है। सदर्न रेलवे द्वारा गत दो वर्षों के दौरान सीएचपीटी के मामले में जो टर्मिनल प्रभार भारित किया गया है, उसका व्यौरा इस प्रकार है :- (रुपए)																																													
		<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">यातायात की किस्म</th> <th colspan="2">प्रति टन दर</th> </tr> <tr> <th>2004-05</th> <th>2005-06</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>कोयला सहित ऐसे यातायात पर, जिसका लदान/ उत्तराई प्रेषक/ परेषिती द्वारा किया जाता है</td> <td>12.92</td> <td>12.50</td> </tr> <tr> <td>ऐसे यातायात पर जिसका लदान/उत्तराई रेलवे द्वारा किया जाता है</td> <td>16.93</td> <td>16.38</td> </tr> </tbody> </table> <p>टर्मिनल प्रभारों में कमी की गई है, जिसके परिणामस्वरूप रेलवे आय में गिरावट आई है। केवल कर्षण एवं एसपीएस प्रभारों में संशोधन के लिए अनुरोध किया गया है, जिस पर प्रयोक्ता पहले ही सहमत हैं और प्रयोक्ताओं की सहमति टीएमपी को पहले ही भेज दी गई है।</p>	यातायात की किस्म	प्रति टन दर		2004-05	2005-06	कोयला सहित ऐसे यातायात पर, जिसका लदान/ उत्तराई प्रेषक/ परेषिती द्वारा किया जाता है	12.92	12.50	ऐसे यातायात पर जिसका लदान/उत्तराई रेलवे द्वारा किया जाता है	16.93	16.38																																		
यातायात की किस्म	प्रति टन दर																																														
	2004-05	2005-06																																													
कोयला सहित ऐसे यातायात पर, जिसका लदान/ उत्तराई प्रेषक/ परेषिती द्वारा किया जाता है	12.92	12.50																																													
ऐसे यातायात पर जिसका लदान/उत्तराई रेलवे द्वारा किया जाता है	16.93	16.38																																													

(vi)	<p>सीपीसीएल से वसूल किए जाने वाले तेल घाट-शुल्क के लिए लागू दर 1.4.2005 से आगे के लिए 10/- रुपए प्रति एमटी उल्लेख की गई है। तथापि, मसौदा दरों के मान में इसे 33/-रुपए प्रति एमटी दर्शाया गया है। यदि वर्ष 2005-06 से 2007-08 के दौरान सीपीसीएल से विभिन्न किसी अन्य तेल कार्गो का प्रहस्तन किए जाने की प्रत्याशा नहीं है, तब 10/- रुपए प्रति एमटी की रियायती घाटशुल्क दर का मसौदा दरों के मान में उल्लेख किया जाना चाहिए। यदि, लागू वृद्धि के साथ 33/- रुपए प्रति एमटी की तेल घाटशुल्क दर को उच्चतम दर के रूप में रखने का प्रस्ताव है, तब रेल यातायात से उत्पन्न होने वाली अनुमानित आय को प्रस्तावित उच्चतम दर के साथ लागत विवरण में उचित रूप से दर्शाया जाए।</p>	<p>तेल प्रहस्तन के लिए दरों के मान में उपलब्ध दर 33/-रुपए प्रति एमटी है। टीएमपी ने स्वयं आधार दर को 10/-रुपए प्रति एमटी परिवर्तित करने का सुझाव दिया है, क्योंकि अधिकतर कार्गो का प्रहस्तन सीपीसीएल द्वारा किया जा रहा है, जिससे इस समय 10/-रुपए प्रति एमटी की रियायती दर वसूली जा रही है। इस संदर्भ में यह उल्लेखनीय है कि रियायती दर महापतन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों और टीएमपी के दिनांक 28.8.2003 के आदेश के अनुसार लागू की जा रही है। इसलिए, आधार दर को बदलने का कोई प्रस्ताव नहीं है।</p>
(vii)	<p>प्रचालन लागत सीएचपीटी ने अपने संशोधित लागत विवरणों में प्रत्येक कार्यकलाप के लिए प्रचालन लागत का ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया है। कृपया, अपेक्षित ब्यौरे प्रस्तुत करें।</p>	<p>यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2005-06 से 2006-07 तक के लिए तेल प्रहस्तन हेतु अनुमानित आय सीपीसीएल के साथ निष्पत्ति करार के अनुसार 10/-रुपए प्रति एमटी आय मान कर निकाली गई है।</p>
(viii)	<p>विभिन्न कार्यकलापों/उप-कार्यकलापों के लिए आवंटित वित्तीय एवं विविध व्यय के संदर्भ में सीएचपीटी से विभिन्न कार्यकलापों के लिए अलग-अलग लागत मदों के आवंटन का आकलन प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।</p>	<p>वर्ष 2005-06 से 2006-07 के लिए प्रचालन लागत कार्यकलाप-वार/उप-कार्यकलाप-वार वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक प्रचालन लागत के आधार पर पूर्वानुमानित की गई है (पत्तन ने वर्ष 2004-05 के लिए प्रचालन का कार्यकलाप-वार/उप-कार्यकलाप-वार ब्यौरा प्रस्तुत कर दिया है)।</p>
(ix)	<p>(क) वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप में अनुमानित व्यय में लगभग 10% की वृद्धि हुई है।</p> <p>(ख) रेलवे कार्यकलाप के लिए वर्ष 2005-06 हेतु अनुमानित व्यय 2004-05 के वास्तविक व्यय से लगभग 10% अधिक है और वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक के लिए इस संबंध में अनुमानों में घटबढ़ दिखाई दे रही है। कृपया, स्पष्ट करें और अनुमानों को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार संशोधित किया जाए।</p> <p>(ग) वर्ष 2005-06 के लिए संपदा कार्यकलाप हेतु अनुमानित व्यय वर्ष 2004-05 के वास्तविक व्यय की तुलना में 26% अधिक है। कृपया रस्त करें। वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए संपदा कार्यकलाप के अनुमानित व्यय को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार संशोधित किया जाए।</p>	<p>सीएचपीटी ने वर्ष 2004-05 के लिए विभिन्न कार्यकलापों के लिए अलग-अलग लागत मदों हेतु आवंटन का ब्यौरा प्रस्तुत कर दिया है।</p> <p>वार्षिक वेतन वृद्धि और वीडीए में 6% की सामान्य वृद्धि के लिए प्रावधान करने के अलावा इस कार्यकलाप हेतु निम्नलिखित अतिरिक्त प्रावधान किया गया है :-</p> <p>(क) 2 नग एत्युमीलियम गैंगवे की खरीद और टिप्पलर, पोत के लोडर के लिए आंतरिक एलटी गियर-बॉक्स के कल-पुर्जों की खरीद।</p> <p>(ख) (i) सदर्न रेलवे से भंडारों तक की पट्टी हेतु सामग्री की खरीद। (ii) पुराने क्षतिग्रस्त लकड़ी एवं आरसीसी स्लीपरों के प्रतिस्थापन हेतु नए पीएससी स्लीपरों की खरीद। (iii) दिल्ली लोकमोटिव को मरम्मत के लिए सदर्न रेलवे में गोल्डन रॉक कर्मशाला में भेजने का प्रस्ताव।</p> <p>(ग) (i) टॉडियारपेट आवासीय कालोनी में क्वार्टरों के लिए भारी मरम्मत कार्य पर विचार किया गया है और इसलिए अतिरिक्त प्रावधान किया गया है। (ii) पत्तन को हरित पट्टी बनाने के लिए बांगों और बगीचों का रख-रखाव करने हेतु</p>

		अधिक प्रावधान किया गया है। पूर्वानुमानित व्यय सामान्यतया संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार है।												
(x)	सीएचपीटी से पुनः अनुरोध किया जाता है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.5, 2.9.7 और 2.9.8 में उल्लिखित के अनुसार व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय-संबद्ध परिसंपत्तियों और सामाजिक उत्तरदायित्व परिसंपत्तियों के रूप में आगे वर्गीकृत करने से पहले सिविल ढांचों, यांत्रिक उपस्करणों और बेड़ों संबंधी व्यौरा प्रस्तुत करें।	पत्तन एक सेवा प्रदाय संगठन है और निगमित क्षेत्र की भाँति अधिकतम लाभ कमाना पत्तन का उद्देश्य नहीं है। खरीदी गई सभी परिसंपत्तियां पत्तन कार्यकलापों के लिए हैं। अतः, परिसंपत्ति को निगमित क्षेत्र के लिए लागू व्यवसाय परिसंपत्ति, व्यवसाय-संबद्ध परिसंपत्ति और सामाजिक उत्तरदायित्व संपत्ति के रूप में वर्गीकृत करना उचित नहीं होगा।												
(xi)	सीएचपीटी से पुनः अनुरोध किया जाता है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए अनुमानित चालू परिसंपत्तियों और चालू देयताओं का व्यौरा प्रस्तुत करें। (क) ऐसा लगता है कि सीएचपीटी ने लागत विवरण संबंधी आंकड़े प्रस्तुत करते समय सकल परिसंपत्ति में भूमि की अधिशेष कीमत शामिल नहीं की है। (ख) लागत विवरण दर्शाता है कि वर्ष 2004-05 में नियत परिसंपत्तियों में 97.47 करोड़ रुपए की अभिवृद्धि हुई है, जबकि इसकी तुलना में वर्ष 2004-05 के वार्षिक लेखा के हिस्से के रूप में संलग्न नियत परिसंपत्तियों की अनुसूची में यह राशि 91.98 करोड़ रुपए दर्शायी गई है। कृपया, अंतर का समाधान करें और लागत विवरण संशोधित करें। (ग) कृपया, वर्ष 2006-07 के लिए नियत परिसंपत्तियों में प्रस्तावित अभिवृद्धि के रूप में दर्शाए गए 28.42 करोड़ रुपए का व्यौरा प्रस्तुत करें। सीएचपीटी ने हमारे दिनांक 29 सितम्बर, 2005 के पत्र के प्रश्न सं0 2(vi) (ग) का पर्याप्त प्रत्युत्तर नहीं दिया है। कृपया, अपेक्षित व्यौरा प्रस्तुत करें।	चालू परिसंपत्तियों और चालू देयताओं का भावी वर्षों के लिए अनुमान नहीं लगाया जा सकता। तथापि, कार्यान्वयनाधीन विभिन्न निर्माण कार्यों को हिसाब में लेते हुए कार्यालय पूँजी का पूर्वानुमान लगाया गया है। जैसाकि टीएएमपी द्वारा टिप्पणी की गई है, सकल परिसंपत्ति में भूमि का मूल्य शामिल नहीं है। वार्षिक लेखा और लागत विवरण में उल्लिखित के अनुसार नियत परिसंपत्तियों के मूल्य में अंतर अलग-अलग मूल्यहास पद्धति अपनाए जाने के कारण है। वार्षिक लेखा के संबंध में मूल्यहास पत्तन लेखाकरण पद्धति के अनुसार सीधी पंक्ति पद्धति के आधार पर आकलित किया गया है। लागत विवरणों के संबंध में मूल्यहास टीएएमपी के दिशानिर्देशों के अनुसार कंपनी अधिनियम में दी गई दरों के आधार पर आकलित किया गया है। सीएचपीटी ने व्यौरे देते हुए वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक के लिए चालू निर्माण कार्यों का विवरण प्रस्तुत किया है। चालू निर्माण कार्यों की वर्षवार कुल राशि नीचे दी गई है :-												
		(लाख रुपए) <table border="1"><thead><tr><th>क्रम सं0</th><th>वर्ष</th><th>राशि</th></tr></thead><tbody><tr><td>1</td><td>2005-06</td><td>2489</td></tr><tr><td>2</td><td>2006-07</td><td>4960</td></tr><tr><td>3</td><td>2007-08</td><td>3760</td></tr></tbody></table> पत्तन ने परियोजना/व्यवहार्य रिपोर्ट का व्यौरा प्रस्तुत नहीं किया है, जिसके आधार पर ऐसे निवेश संबंधी निर्णय लिए जाते हैं। संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.6.3 के अनुसार कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया गया है। पत्तन ने इकाई प्रचालन लागत में संभावित कमी, अतिरिक्त यातायात पूर्वानुमान और परिसंपत्तियों में प्रस्तावित अभिवृद्धि के कारण प्रचालनात्मक कुशलता में सुधार के बारे में कोई जानकारी प्रस्तुत नहीं की है।	क्रम सं0	वर्ष	राशि	1	2005-06	2489	2	2006-07	4960	3	2007-08	3760
क्रम सं0	वर्ष	राशि												
1	2005-06	2489												
2	2006-07	4960												
3	2007-08	3760												

	<p>iii) मूल्यहास कृपया, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार वर्ष 2004-05 से 2007-08 के लिए अनुमानित मूल्यहास के आकलन का व्यौरा प्रस्तुत करें।</p>	<p>विद्याराधीन सभी वर्षों के लिए मूल्यहास का आकलन संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार है। वर्ष 2004-05 को आधार वर्ष माना गया है और मूल्यहास की गणना कंपनी अधिनियम के अनुसार की गई है। लेखा के अनुसार वर्ष 2004-05 के लिए मूल्यहास 24.96 करोड़ रुपए है, जबकि कंपनी अधिनियम के अनुसार वर्ष 2004-05 के लिए मूल्यहास 32.18 करोड़ रुपए है। अन्य वर्षों के लिए भी मूल्यहास इसी प्रकार आकलित किया गया है।</p>
IV (i)	<p>दरों का मान दंडात्मक व्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की विद्यमान पीएलआर के अनुसार अद्यतन की गई दिखाई नहीं देती।</p>	<p>दंडात्मक व्याज की दर पहले ही अद्यतन की जा द्युकी है। वर्तमान दर 13.5% (2+11.5%) है, जिसे प्रयोक्ता बैंक में की गई वर्धा के अनुसार आगे संशोधित किए जाने तक व्याज दर के रूप में अपनाया जाना है।</p>
(ii)	<p>संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.5.1 में शर्त है कि उपलब्ध न कराई गई सेवाओं/सुविधाओं के बड़े घटकों के लिए वर्ध किराया प्रभार छूट के साथ निर्धारित किए जाएंगे। यह उल्लेखनीय है कि मसौदा दरों के मान के मान-३, अध्याय-III (कार्गो-संबद्ध प्रभार) में यह विनिर्दिष्ट है कि वर्ध किराया में एक घाट क्रेन का प्रयोग शामिल है। इसे देखते हुए, प्रस्तावित दरों के मान से घाट क्रेन का प्रावधान न होने पर छूट को शासित करने वाली वर्तमान शर्तों को वापस लिए जाने के कारणों का उल्लेख करें। जब पत्तन द्वारा वर्ध पर घाट क्रेन उपलब्ध न कराई जाए, तब छूट प्रदान करने संबंधी उचित शर्त का प्रस्ताव किया जाए।</p>	<p>वर्ध किराया प्रभारों की प्रति जीआरटी दर को तर्कसंगत करते समय प्रयोक्ताओं ने छूट संबंधी खंड और रात्रि एवं अवकाश प्रभारों को हटाने, जीआरटी दर निर्धारित करने का अनुरोध किया था। इसलिए छूट संबंधी खंड को हटाते हुए प्रति जीआरटी दर और वर्ध किराया प्रभार निर्धारित वर्ध किराया प्रभारों का मुगातान करेंगे, धाँहे वे घाट क्रेन का प्रयोग करते हैं अथवा नहीं।</p>
(iii)	<p>सीएचपीटी ने अपनी वर्धों पर प्रदान की जाने वाली सेवाओं की वर्तमान सूची हटा दी है। कृपया, कार्यों पर प्रदान की जाने वाली सेवाओं का दरों के मान में उल्लेख करें।</p>	<p>वर्ध किराया प्रभार विभिन्न सेवाओं अर्थात् घाट क्रेन और रात्रि एवं अवकाश प्रभारों इत्यादि जैसी विभिन्न सेवाओं का विलय करके एकल दर पर निर्धारित किए गए हैं और छूट संबंधी खंडों को प्रयोक्ताओं की सहमति से हटाया गया है। यह अनुभव किया गया है कि वर्ध पर प्रदान की जाने वाली सेवाओं की स्पष्टतया सूची विनिर्दिष्ट करने की कोई आवश्यकता नहीं है।</p>
(iv)	<p>जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि जब कोई पोत पत्तन के उपस्कर की खराबी अथवा बिजली न आने और सीएचपीटी से संबद्ध किसी अन्य कारण से वर्ध में बेकार खड़ा रहता है, तब उस अवधि के लिए कोई वर्ध किराया प्रभार देय नहीं होंगे, तत्संबंधी एक शर्त दरों के मान में शामिल की जाएगी। सीएचपीटी अपनी टिप्पणियां, यदि कोई हों, प्रस्तुत करें।</p>	<p>पत्तन में आने वाले पोतों को अतिशीघ्र बाहर भेज दिया जाता है, ताकि अन्य पोतों को स्थान दिया जा सके। जब कोई पोत पत्तन के उपस्कर की खराबी अथवा बिजली न आने और सीएचपीटी से संबद्ध किसी अन्य कारण से वर्ध में बेकार खड़ा रहता है, तब सक्षम प्राधिकारी द्वारा छूट प्रदान की जाती है और इसलिए यह अनुभव किया गया है कि दरों के मान में किसी विशेष शर्त को शामिल करने की कोई आवश्यकता नहीं है।</p>
(v)	<p>पोत संबंधी कार्य पूरा होने के बाद चार घंटे से अधिक के लिए सीएचपीटी की वर्धों पर कब्जा जमाए रखने वाले पोतों पर अतिरिक्त वर्ध किराया प्रभार लगाए जाने के संदर्भ में सीएचपीटी सहमत था कि बीआरएस प्रधालकों के लिए अतिरिक्त वर्ध किराया लागू नहीं है। इसी प्रकार, बीओटी व्यवस्था के अंतर्गत वर्ध में आने वाले पोतों पर अतिरिक्त वर्ध किराया प्रभार लागू नहीं होना चाहिए। इस</p>	<p>अतिरिक्त वर्ध किराया प्रभार बीआरएस प्रधालकों और बीओटी व्यवस्था, दोनों में ही लागू है, क्योंकि न्यास समुद्री सेवा प्रदान कर रहा है और पोत-संबद्ध प्रभार वसूल कर रहा है।</p>

	संबंध में एक उपयुक्त शर्त मसौदा दरों के मान में प्रस्तावित की जानी चाहिए।	
(vi)	मसौदा दरों के मान के अध्याय-III (कार्गो-संबद्ध प्रभार), मान-9 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि वर्थ किराया में एक घाट क्रेन का प्रयोग शामिल है। प्रस्तावित लंगरगाह शुल्क प्रस्तावित वर्थ किराया प्रभार की दर से संबद्ध है। जैसाकि हमने पहले उल्लेख किया है कि किसी पोत द्वारा लंगरगाह में क्रेनेज घटक के लिए भी भुगतान करने का कोई औचित्य नहीं है। यदि, वर्थ किराया प्रभारों में 5% की सहमत वृद्धि लागू की जाती है, तो लंगरगाह शुल्क की दर में स्वतः ही वृद्धि हो जाएगी। इसलिए, सीएचपीटी से अनुरोध है कि प्रस्तावित वर्थ किराया प्रभारों में शामिल घाट क्रेन के प्रयोग के लिए क्रेनेज घटक के बारे में उल्लेख करें।	चूंकि, वर्थ किराया प्रभार एकल संयुक्त दर के रूप में तर्कसंगत किए जा चुके हैं, इसलिए वृद्धि की प्रतिशत दर लंगरगाह शुल्क पर भी लागू होगी, जिस पर प्रयोक्ता सहमत हो चुके हैं।
(v)	पायलिटिज	
(i)	लौह-अयस्क पोतों के लिए पायलिटिज शुल्क	पत्तन ने संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 6.10 के अनुसार दिनांक 25.5.2005 को तीन स्लैब वाली दरें प्रस्तावित की थीं। तथापि, प्रयोक्ताओं ने इसे स्वीकार नहीं किया था, लेकिन प्रयोक्ताओं के साथ बैठकों के परिणामस्वरूप बाद में प्रयोक्ताओं की सहमति से वर्तमान तीन स्लैब वाली दरें प्रस्तावित की गई हैं।
(ii)	वर्तमान पायलिटिज शुल्क में एक शिपिंग प्रचालन शामिल है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों (खंड 6.4) में एक शिपिंग प्रचालन हटा दिया गया है। इसलिए, संयुक्त पायलिटिज सेवा में प्रभावी वृद्धि 5% से अधिक होगी। सीएचपीटी से अनुरोध है कि लौह-अयस्क वाले पोतों और गैस-लौह आयरक वाले पोतों के लिए पायलिटिज शुल्क की प्रस्तावित आधार दरों में शिपिंग घटक की पहचान करें और उल्लेख करें।	पायलिटिज शुल्क में प्रयोक्ताओं की बैठक में लिए गए निर्णय के अनुसार गतिशील (हॉट) संचलन के लिए प्रयोक्ता के अनुरोध पर एक शिपिंग शामिल होती है, हालांकि यह संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 6.4 के अनुरूप नहीं है।
(iii)	पत्तन की सुविधा को पारिभाषित करने के लिए अनुसूची 4.1 (शिपिंग प्रभार) की टिप्पणी 4 में एक नई शर्त सं0 (VII) शामिल करने का औचित्य स्पष्ट किया जाए।	यह नया खंड प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर शामिल किया गया है।
(iv)	कोयला, कोक और सभी प्रकार के चारकोल के लिए घाटशुल्क अनुसूची में दिए गए के अनुसार वर्तमान दरों की तुलना में घाटशुल्क की उच्च दर प्रस्तावित करने का कारण स्पष्ट किया जाए।	वर्तमानतः, आधार घाटशुल्क दर 13/-/रूपए प्रति एमटी है और कोयला प्रहस्तन के लिए अतिरिक्त बसूली 10/-रूपए प्रति एमटी है। इन दोनों घटकों को मिला दिया गया है और 23/-रूपए की एक दर आकलित की गई है। इस पर पत्तन प्रयोक्ता सहमत हैं और उनकी सर्वसम्मति एचसीसी के दिनांक 17.12.2005 के पत्र द्वारा टीएमपी को सूचित कर दी गई है।
(v)	यद्यपि, सीएचपीटी ने एमओएचपी द्वारा लौह-अयरक के प्रहस्तन के लिए 5 रूपए प्रति एमटी की प्रदूषण लेवी की नई प्रशुल्क भद्र प्रस्तावित की है। इसे आशंका है कि अन्य नए शुल्क बल्क कार्गो के यातायात से प्रदूषण उत्पन्न होगा और तदनुसार इस संबंध में एक नई शर्त लागू की है। इस प्रसंग में, सीएचपीटी से प्रदूषण पैदा करने वाले प्रत्याशित शुल्क बल्क कार्गो का वर्षवार यातायात और वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के लिए प्रदूषण लेवी से होने वाली अनुमानित आय का विवरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।	प्रहस्तन किए जाने वाले संभावित शुल्क बल्क कार्गो का विवरण :- (लाख टन)

विवरण	2005-06	2006-07	2007-08
उर्वरक	2.80	2.94	3.12
एमओपी	7.20	7.56	8.01
फारस्फेट	2.41	2.53	2.68
कोयला	79.16	75.00	79.50
सल्टर	0.99	1.04	1.10
लौह-अयरक	75.00	75.00	79.50
अन्य अर्यक	53.40	37.17	39.40
	202.96	201.24	213.31

		<p>प्रदूषण लेवी से होने वाली अनुमानित आय नीचे दी गई है :-</p> <p style="text-align: right;">(लाख रुपए)</p> <table border="1"> <tr> <td>2005-2006</td><td>1014.80</td></tr> <tr> <td>2006-2007</td><td>1006.20</td></tr> <tr> <td>2007-2008</td><td>1066.55</td></tr> </table>	2005-2006	1014.80	2006-2007	1006.20	2007-2008	1066.55
2005-2006	1014.80							
2006-2007	1006.20							
2007-2008	1066.55							
(vi)	सीएचपीटी ने प्रयोक्ताओं के साथ परामर्श से एमओएचपी द्वारा लौह-अयस्क प्रहस्तन किए जाने के लिए वर्तमान प्रभारों में वृद्धि कर दी है। हालांकि, लौह-अयस्क के हाथों से प्रहस्तन के लिए छूट की मात्रा प्रस्तावित दरों के 40% पर रखी गई है, इसलिए रुपए के संदर्भ में परिणामी छूट को तदनुसारी बढ़ाए जाने की आवश्यकता है।	लौह-अयस्क के हाथों से प्रहस्तन के लिए रुपए के संदर्भ प्रस्तावित दरों के 40% पर छूट दिए गए सुझाव के अनुसार संशोधित कर दी गई है।						
(vii)	सीएचपीटी से पत्तनों के बीच से रेल द्वारा ढुलाई किए जाने वाले माल पर विशेष पत्तन सेवा प्रभार वसूल करने के लिए प्रदान की जाने वाली सेवाओं की सूची प्रस्तुत करने और इसे एक शर्त के रूप में शामिल करने के लिए अनुरोध किया गया था। पत्तन ने कोई प्रत्युत्तर नहीं दिया है।	रेल द्वारा ढुलाई किए जाने वाली सभी वस्तुओं के लिए कर्षण के अलावा अन्य प्रकार के अनुरक्षण के लिए यह लेवी एकत्र की जाती है।						
(viii)	सीएचपीटी ने 10 टन क्षमता से संबंधित घाट क्रेनों (मान-9) के किराया प्रभारों की वर्तमान दर बढ़ाए रखी है, जबकि 10 टन क्षमता से अधिक और 15 टन क्षमता से कम वाली घाट क्रेनों के वर्तमान किराया प्रभारों को बढ़ा दिया है और जिसे आधार दर कहा गया है। कृपया स्पष्ट करें।	यह उल्लेख किया गया है कि न्यास के पास 10 टन क्षमता से नीचे की घाट क्रेन नहीं है और तदनुसार, प्रयोक्ताओं की सहमति से नई 15 टन ईएलएलडब्ल्यू क्रेनों से ही उपस्करणों को समूह बना कर संशोधित दरे प्रस्तावित की गई हैं।						
(ix)	<p>(क) सीएचपीटी ने उल्लेख किया है कि पत्तन ने सरकार द्वारा घोषित संशोधित भूमि नीति क्रियान्वित नहीं की है और इसने भाभला सरकार को सौंप दिया है। सीएचपीटी ने उल्लेख किया है कि सरकार से उत्तर प्राप्त होने के बाद भूमि नीति के क्रियान्वयन पर कार्रवाई की जाएगी। इसे देखते हुए, अध्याय-VI के अंतर्गत मान-1 में शामिल की गई एक नई टिप्पणी संख्या 3 और दरों में प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताया जाए।</p> <p>(ख) इसी प्रकार अध्याय-VI के मान-1 की वर्तमान शर्त संख्या 1 में संशोधन का औचित्य बताया जाए।</p>	<p>(क) यद्यपि, नई भूमि नीति के संबंध में सरकार से स्पष्टीकरण मांगा गया है, नया खंड इसलिए शामिल किया गया है ताकि विनिर्दिष्ट/प्रार्थित अवधि से आगे खुले क्षेत्र में कार्गो बंडारण को रोका जा सके और पत्तन परिसर से कार्गो की शीघ्र निकासी हो सके, जिससे प्रदूषण-नियन्त्रण बना रहे।</p> <p>(ख) अध्याय-VI के मान-1 की शर्त संख्या 1 में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। वर्तमान शर्त को बढ़ाए रखा गया है।</p>						
(x)	5 घन मीटर तक के ग्रैबों, 8 घन मीटर क्षमता तक के ग्रैबों, टायरों वाली 75 टन की चल क्रेन, सर्वेक्षण लांघ और डीजीपीएस सर्वेक्षण उपकरणों के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने के संदर्भ में सीएचपीटी से इन उपस्करणों के प्रभार निर्धारित करने की कार्य प्रणाली प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। तथापि, सीएचपीटी ने अपेक्षित कार्य प्रणाली प्रस्तुत नहीं की है। लागत विश्लेषण के बिना इस प्राधिकरण के लिए प्रस्तावित दरें अनुमोदित करना संभव नहीं होगा।	पत्तन ने टायरों वाली 75 टन की चल क्रेन, ग्रैबों और सर्वेक्षण लांघों, जो कि प्रस्तावित दरों में सहायता नहीं करते हैं, के लिए आकलन पत्रक प्रस्तुत कर दिए हैं।						
(xi)	पायलट लांघों प्रोग्रेस, मुत्थु और युटिलिटी के लिए प्रस्तावित किराया प्रभारों के संबंध में इस प्राधिकरण ने सीएचपीटी को पहले उपस्करणों/उपकरणों के अलग-अलग नाम की बजाए उनकी क्षमता के आधार पर किराया प्रभार निर्धारित करने का परामर्श दिया था। संदर्भगत पायलट	पायलट लांघों प्रोग्रेस, मुत्थु और युटिलिटी के लिए कार्यवालन प्रणाली पत्रक सीएचपीटी के दिनांक 25.08.2004 के प्रस्ताव संख्या टी 2/69/11094/2003/ए द्वारा टीएमपी को पहले ही भेजे जा चुके हैं। हमने टीएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्नों के उत्तर						

	<p>लांचों के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने की विस्तृत प्रणाली के बारे में भी हमारे दिनांक 5 नवम्बर, 2004 के पूर्ववर्ती पत्र संख्या टीएमपी/44/2004-सीएचपीटी द्वारा भी हमारे द्वारा उठाए गए विभिन्न मुद्दों के मद्देनजर अनुरोध किया गया था। तथापि, सीएचपीटी ने पहले प्रस्तावित की गई उन्हीं दरों का पुनः प्रस्ताव किया है। सीएचपीटी ने प्रस्तावित दरों का आकलन करने की कोई भी कार्यप्रणाली प्रस्तुत नहीं की है। अपेक्षित ब्यारे उपलब्ध न होने के कारण इस प्राधिकरण द्वारा पायलट लांचों के लिए प्रस्तावित दरें अनुमोदित करना संभव नहीं हो सकेगा।</p>	<p>सीएचपीटी की दिनांक 5.01.2005 की समसंबंधक टिप्पणी द्वारा भेज दिए हैं।</p> <p>यह भी उल्लेखनीय है कि विदेशगामी पोत के लिए 146 अमरीकी डालर की मूल किराया दर नवीनतम प्रस्ताव में बनाए रखी गई है और केवल तटीय दर को दिशानिर्देशों के अनुसार 60% के रूप में संशोधित किया गया है।</p>
--	--	--

10.2 सीएचपीटी ने बाद में अपने दिनांक 27 जनवरी, 2006 के पत्र द्वारा निम्नलिखित स्पष्टीकरण प्रस्तुत कर दिए हैं :-

क. टीएमपी द्वारा पहले पारित आदेशों और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के संदर्भ में मुद्दों पर स्पष्टीकरण

(i) यद्यपि, पत्तन न्यास ने कार्गों और पोतों के टटीय और अपतटीय प्रहस्तन को सुविधाजनक बनाने के लिए आधारभूत ढांचे की स्थापना हेतु भारी राशि का निवेश किया है, लेकिन सीसीटीएल से रॉयल्टी प्राप्तियां और तस्वीरधी व्यय का हिसाब रखने के लिए एक अलग खाता नहीं खोला गया है, बल्कि सीसीटीपीएल से रॉयल्टी प्राप्ति और ढांचागत विकास व्यय का हिसाब रखने के लिए एक अलग लेखा कोड बनाया हुआ है। तथापि, मैसर्स सीसीटीपीएल से रॉयल्टी प्राप्तियों का हिसाब रखने के लिए एक अलग वर्षदार एस्क्री खाता बनाए रखा जाएगा तथा अगले संशोधन के समय टीएमपी को प्रस्तुत कर दिया जाएगा।

(ii) जहां तक रेलवे कार्यकलापों से संबंधित व्यय को पूरा करने के लिए रेलवे की आय में कमी का संबंध है, पत्तन न्यास ने भारतीय रेलवे से तदनुसार टर्मिनल प्रभार बढ़ाने का अनुरोध किया था। परंतु, भारतीय रेलवे ने टर्मिनल प्रभारों में वृद्धि को स्वयं एकत्रफा उल्ट दिया। हालांकि, पत्तन न्यास ने यह मुद्दा भारतीय रेलवे के साथ उठाया है, लेकिन भारतीय रेलवे ने टर्मिनल प्रभार बढ़ाने के बारे में कोई कार्रवाई नहीं की है। चूंकि, पत्तन न्यास अपने कार्गों की निकासी के लिए भारतीय रेलवे पर निर्भर रहता है, इसलिए इस संबंध में रेलवे के साथ परस्पर समझौता करने के अलावा कोई कठोर कदम नहीं उठाया जा सकता। तथापि, रेलवे के साथ यह मामला उठाने के लिए पत्तन नौवहन, सङ्क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के साथ इस मामले पर कार्रवाई करेगा, क्योंकि रेलवे बोर्ड से कोई प्रत्युत्तर नहीं मिला है।

(iii) चूंकि, सीसीटीपीएल से रॉयल्टी प्राप्ति को केवल एस्क्रो खाते में जमा किया जाएगा और भूमि किराया इत्यादि जैसे अन्य प्रभारों का भुगतान पत्तन न्यास को किया जाएगा, तब उन्हें संपदा किराया जैसे संबंधित लेखा शीर्ष में शामिल किया जाएगा, इस सिद्धांत को अगले संशोधन में अपनाने के लिए नोट कर लिया गया है।

(iv) निष्कर्षण व्यय का विभिन्न कार्यकलापों के लिए आवंटन करने के बारे में प्राधिकरण की टिप्पणी को नोट कर लिया गया है और इसका अगले संशोधन के समय पालन किया जाएगा।

(v) (क) भूमि की कीमत नियोजित पूँजी में शामिल की जाए।

(ख) चूंकि, चेन्नई पत्तन न्यास एक बहुत पुराना पत्तन है और आयकर अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए परिसंपत्ति रजिस्टर अद्यतन किए जाते हैं, इसलिए इस कार्य को पूरा करने में कुछ समय लग सकता है, अस्पताल और पत्तन क्वार्टर जैसी व्यवसाय-संबद्ध परिसंपत्तियों की राशि लगभग 10 करोड़ रुपए हो सकती है।

(ग) वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानित निवेश के कारण उत्पादकता में 5% की वृद्धि हो सकती है।

(घ) सीसीटीपीएल को हस्तांतरित परिसंपत्तियां नियोजित पूँजी में शामिल नहीं की गई हैं।

(उ) भविष्य के लिए कार्यचालन पूँजीगत अपेक्षाओं के संदर्भ में हमारा पहले भेजा गया उत्तर दोहराया जाता है।

(vi) वर्थ किराया प्रभारों में एक घाट क्रेन का उपयोग शामिल है। सीएचपीटी ने घाट क्रेन के गेर-प्रावधान के लिए छूट निर्धारित नहीं की है। पहले सीएचपीटी ने स्पष्ट किया था कि प्रयोक्ताओं ने वर्थ किराया प्रभारों का यौक्तिकीकरण करते समय छूट संबंधी खंड हटाने का अनुरोध किया था। प्रयोक्ताओं को वर्थ किराया प्रभारों का भुगतान करना होगा, चाहे वे घाट क्रेन का प्रयोग करते हैं अथवा नहीं। तथापि, दिशानिर्देशों के अनुसार घाट क्रेन का प्रयोग न करने के लिए छूट के वास्ते आवश्यक प्रावधान शामिल किया जाए।

(vii) (क) जहां तक लागू वर्ध किराया प्रभारों के प्रतिशत के रूप में प्रस्तावित लंगरगाह शुल्क का संबंध है, विदेशीगामी पोतों के लिए संबद्ध बंदरगाह के भीतर लंगरगाह शुल्क के रूप में 0.0011 अमरीकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा और संबद्ध बंदरगाह के बाहर 0.0006 अमरीकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा की दर पर लंगरगाह शुल्क नियत किया जाए। जहां तक तटीय पोतों का संबंध है, संबद्ध बंदरगाह के भीतर 0.0288 रुपए प्रति जीआरटी प्रति घंटा और संबद्ध बंदरगाह के बाहर 0.0144/-रुपए प्रति घंटा लंगरगाह शुल्क होगा।

(ख) लंगरगाह शुल्क को वर्ध किराया प्रभार से अलग कर दिया गया है और उपर्युक्त अनुसार नियत किया गया है।

(viii) (क) समुद्री प्रभारों के स्तरों और दरों के संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार योग्यिताकीरण के मुद्रे पर पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ चर्चा की गई थी और उन्होंने उल्लेख किया है कि नए दिशानिर्देशों के अनुसार समुद्री प्रभारों के स्तरों और दरों का निर्धारण छोटे पोतों पर भारी प्रभाव डालेगा, जिसे पोत/व्यापार जगत वहन करने में समर्थ नहीं होगा। इसलिए, नए दिशानिर्देशों के अनुसार गैर-समुद्री पोतों के स्तरब संशोधित नहीं किए गए थे और वर्तमान दरों पर 5% की प्रस्तावित वृद्धि पर सर्वसम्मति से सहमति हुई थी। जहां तक लौह-अयस्क पोतों का संबंध है, प्रयोक्ता दिशानिर्देशों के अनुसार स्तरब संशोधित करने पर सहमत हो गए थे, परंतु जहां तक प्रशुल्क ढाँचे का संबंध है, यह दिशानिर्देशों से विपर्यन था। पत्तन को लौह-अयस्क पोतों के लिए पुराने स्तरब जारी रखने और उस पर सर्वसम्मति से सहमत 5% की वृद्धि प्रदान करने पर कोई आपत्ति नहीं है। पत्तन अगले संशोधन के समय नए दिशानिर्देशों के अनुसार स्तरब ढाँचे को संशोधित करने और प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए स्टीमर एंजेंटों के साथ मामला उठा सकता है।

(ख) सहमति पर पहुंचने के समय, नए दिशानिर्देश के अनुसार पायलिटिज में एक शिपिंग को शामिल न करने पर चर्चा की गई थी और तदनुसार, मूल प्रस्ताव में पायलिटिज में 15% की वृद्धि करने की बजाए 5% पर सहमति हुई थी। इसलिए, दरों के मान 3.2 की सामान्य शर्त 1 को तदनुसार संशोधित किया जाए।

(ग) सूचना मांगने और सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत न किए जाने के संबंध में स्पष्टीकरण।

(i) वर्ष 2005-06 के लिए पत्तन की क्षमता 41.5 मिलियन टन अनुमानित की गई है। वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान क्षमता में वृद्धि करने के लिए कोई वर्ध बढ़ाई नहीं गई है। तथापि, उक्त दो दरों के दौरान ढाँचागत कार्य जैसे कार्गो की शीघ्र निकासी हेतु सड़क, पारगमन क्षेत्र की पटरी, रेल पटरियों का प्रतिस्थापन और अतिरिक्त स्टैकिंग यार्ड का निर्माण इत्यादि आरंभ किए गए हैं। इसके कारण पत्तन के थ्रूपुट में 5% की सीमांतिक वृद्धि हो सकती है। इसलिए, वर्ष 2006-07 के लिए क्षमता लगभग 42.15 मिलियन टन और वर्ष 2007-08 के लिए 44 मिलियन टन हो सकती है।

(ii) आय का आकलन कार्गो-मिश्र और लागू प्रशुल्क को ध्यान में रखकर किया गया है।

(iii) चूंकि, आईओसी जैसी अन्य कंपनियां भी लगभग 0.5 मिलियन टन तैयारशुद्ध पैदेलियम उत्पादों का प्रहस्तन कर रही हैं, तब दरों के मान में केवल यह उल्लेख किया जाए कि 10/-रुपए प्रति मीट्रिक टन केवल सीपीसीएल के मामले में लागू है। सीपीसीएल से भिन्न अन्य पार्टीयों के मामले में 33/-रुपए प्रति मीट्रिक टन लागू होगा। आय का अनुसार परेक के अनुसार कार्गो पर लागू दर के आधार पर लगाया गया है।

(iv) जहां तक ग्रैब, मोबाइल क्रेन, सर्वेक्षण लांच और पायलट लांच के लिए किराया प्रभारों का संबंध है, पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श के बाद सर्वसम्मति बनी है। नए दरों के मान के प्रावधान के अनुसार, प्रयोक्ता पत्तन उपस्कर के उपलब्ध होने के बावजूद भी अपना उपस्कर लाने के लिए स्वतंत्र हैं। इसलिए, दर पत्तन प्रयोक्ताओं को प्रभावित नहीं करेगी। चूंकि, सर्वसम्मति हुई है, इसलिए प्रस्तावित दरें अनुमोदित कर दी जाएं।

(v) चेन्नई पत्तन ने नई भूमि नीति क्रियान्वित करने का निर्णय किया है और तदनुसार, भूमि आवंटन संबंधी निवंधनों एवं शर्तों को संशोधित कर दिया गया है तथा दिनांक 17 जनवरी, 2006 के पत्र द्वारा सूचित कर दिया गया है, जिसे कृपया दरों के नए मान में शामिल कर लिया जाए। पत्तन क्षेत्र के भीतर और बाहर की भूमि पर सरकारी दिशानिर्देश लागू होंगे तथा इस संबंध में हमारा दिनांक 21.01.2006 का पत्र वापस ले लिया जाता है।

संशोधित निवंधनों एवं शर्तों में यह स्पष्ट है कि शामिल किया जाए कि पत्तन भूमि का आवंटन 11 महीने के लिए करेगा और भूमि नीति संबंधी दिशानिर्देशों के अनुसार इसका नवीकरण करेगा तथा उसी भूमि के लिए एक से अधिक पार्टीयों से अनुरोध प्राप्त होने पर निविदा प्रक्रिया अपनाई जाएगी। मार्ग प्रदान करने के प्रभारों के मुद्रे के संबंध में यह उल्लेखनीय है कि पत्तन की संपूर्ण भूमि के लिए एकल भूमि दर है और कोई क्षेत्रवार दर नहीं है।

(vi) पिछली अस्वाभाविक वर्षों के दौरान पूरा मार्शलिंग यार्ड और पत्तन यार्ड एवं रेलवे एक्सचेंज यार्ड को जोड़ने वाला रेल मार्ग पूरी तरह पानी में डूब गए थे। इसलिए, रेल लाइन को चरणबद्ध तरीके से पुनः बिछाना और किसी रेलगाड़ी के पटरी से न उतरने को सुनिश्चित करने के लिए भारी मरम्मत एवं रख-रखाव कार्य करना आवश्यक हो गया है। इसके महेनजर, गत वर्षों की तुलना में बहुत अधिक व्यय करना पड़ेगा।

10.3 सीएचपीटी ने अपने दिनांक 17 जनवरी, 2006 के पत्र द्वारा हमें सूचित किया है कि पत्तन ने सरकार द्वारा मार्च, 2004 में घोषित किए गए भूमि नीति संबंधी दिशानिर्देशों को क्रियान्वित करने का निषेध किया है। बाद में, सीएचपीटी ने अपने दिनांक 21 जनवरी, 2006 के पत्र द्वारा उल्लेख किया है कि इसने सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र के भीतर की भूमि से संबंधित मुद्दे सरकार को सौंप दिए हैं, क्योंकि नीतिगत दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन से उन्हें वित्तीय घटाटा हो रहा है। अतः, पत्तन ने सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र से बाहर की भूमि से संबंधित शर्तों का अनुमोदन करने का अनुरोध किया है। तथापि, सीएचपीटी ने अपना दिनांक 21 जनवरी, 2006 का पत्र वापस ले लिया है और यह उल्लेख किया है कि भूमि नीति संबंधी दिशानिर्देश सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र के भीतर और बाहर की भूमि पर लागू होंगे तथा अपने दिनांक 17 जनवरी, 2006 के पत्र में भूमि के आवंटन संबंधी प्रस्तावित निवेदनों एवं शर्तों को दरों के मान में शामिल करने के लिए अनुरोध किया है।

11 इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्डों में उपलब्ध हैं। संबंधित पार्टियों से प्राप्त टिप्पणियां और उनके द्वारा दिए गए तर्कों का सार संबंधित पार्टियों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

12 इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

(i) पत्तन और उसके प्रयोक्ताओं ने पत्तन के संपूर्ण प्रस्ताव पर विचार-विमर्श किया तथा कुछेक क्षेत्रों को छोड़कर अधिकतर प्रशुल्क मद्दों पर सर्वसम्मत संयुक्त प्रस्ताव तैयार करने के लिए वधाई के पात्र हैं। इस संयुक्त प्रस्ताव को विचारार्थ हाथ में लिया जा रहा है।

(ii) इसके प्रारंभिक प्रस्ताव संबंधी अनेक मुहूं पर सीएचपीटी से स्पष्टीकरण अपेक्षित थे। हालांकि, सर्वसम्मत प्रस्ताव इस प्राधिकरण के अमान्य विचारार्थ प्रस्तुत था, लेकिन हमारे लिए यह चुनिशित करना आवश्यक है कि प्रस्ताव में स्थीकृत 'लागत-वर्धन' के सिद्धांत का पालन किया जा रहा है और दरों के मान में शर्तें प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा परिकल्पित स्थिति को दर्शाती हैं। यह उल्लेखनीय है कि एसीसीसी ने स्पष्ट तौर पर कहा है कि प्रशुल्क वृद्धि पर सर्वसम्मति उनके द्वारा कोई स्वतंत्र जांच-पड़ताल किए विना सीएचपीटी द्वारा सूचित लागत स्थिति पर भरोसा करते हुए हुई थी। इस बात पर तर्क नहीं किया जा सकता कि अनुमोदन से पहले सर्वसम्मत प्रस्ताव की इतनी विस्तृत जांच-पड़ताल करना आवश्यक नहीं होती होगी। हालांकि, इस प्राधिकरण को जानकारी है कि कोई विनियामक ही बाजार की नकल उतारने का प्रयास कर सकता है और उसे किसी वैध परामर्श पद्धति का पालन करने पर बाजार में सहमति को स्वीकार करने में कोई आपत्ति नहीं होती चाहिए, तब सुनिश्चित करने के लिए यह पूर्णतया उत्तरदायी है कि ऐसी सर्वसम्मत त्रुटिपूर्ण दर्थों और अपर्याप्त सूचना के आधार पर तो नहीं हुई है। यदि, पत्तन द्वारा समन्वित कार्रवाई की जाती, तो उससे इस मामले को अंतिम रूप देने की प्रक्रिया में शायद अधिक तेजी आ सकती थी।

(iii) सीएचपीटी के दरों के मान की पिछली समीक्षा वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए अनुमानित लागत स्थिति पर विश्वास करते हुए अक्टूबर, 2002 में की गई थी। सीएचपीटी ने वर्ष 2002-03 से 2004-05 के दौरान अपनी सुविधाओं का प्रचालन अक्टूबर, 2002 में अनुमोदित प्रशुल्क स्तर पर किया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में इस प्राधिकरण को विद्यमान शुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में महापत्तन के वार्तविक भौतिक एवं वित्तीय कार्यविषयादान की समीक्षा करने का अधिदेश दिया गया है। सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत तुलनात्मक स्थिति इस प्राधिकरण द्वारा अनुमानित स्थिति न होकर, बल्कि पत्तन द्वारा प्रस्तुत अनुमानों के संदर्भ में थी। इसलिए, उपलब्ध सूचना के आधार पर ही हमने विश्लेषण की कार्रवाई की थी। इस प्राधिकरण द्वारा अक्टूबर, 2002 में अनुमोदित लौह-अयस्क प्रहस्तन प्रभारों में 15% उर्ध्वगामी संशोधन और पोत-संबद्ध प्रभारों में 20% वृद्धि एक सार्थक तुलना के लिए वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए अनुमानित आय (प्रशुल्क के समायोजन से पहले) पर लागू की गई थी और इससे निम्नलिखित स्थिति उभरती दिखाई देती है :-

(क) सीएचपीटी ने इन दो वर्षों के दौरान अनुमानित स्तर से लगभग 27% अधिक यातायात का प्रहस्तन किया है और इसलिए प्रचालन आय अनुमानित आय से अधिक है। चूंकि, अनुमानित स्तर के संदर्भ में प्रचालन लागत में सीमातिक वृद्धि हुई है, पत्तन ने संबंधित दो वर्षों के लिए लगभग 47.48 करोड़ रुपए के अनुमानित निवल घाटे की तुलना में इन दो वर्षों के लिए लगभग 123 करोड़ रुपए का कुल निवल अधिशेष (आरओसीई-पूर्व) अर्जित किया है। पत्तन ने अपनी सुविधाओं का प्रचालन वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए क्रमशः 588.41 करोड़ रुपए और 507.02 करोड़ रुपए के स्तर पर नियोजित पूंजी पर किया है, जबकि इसकी तुलना में संबंधित वर्षों के लिए इस प्राधिकरण ने नियोजित पूंजी के लिए अनुमान क्रमशः 332.42 करोड़ रुपए और 336.56 करोड़ रुपए पर विश्वास किया है। सीएचपीटी ने वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए क्रमशः 33.69 मिलियन टन और 36.71 मिलियन टन के वार्तविक यातायात पर विचार करते हुए, इन दो वर्षों (2002-03 और 2003-04) के लिए लगभग

64 करोड़ रुपए के अनुमानित औसत निवल घाटे की तुलना में 5.13 करोड़ रुपए का औसत निवल घाटा (आरओसीई-पश्च) उठाया है।

(ख) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि सीएचपीटी ने 606.33 करोड़ रुपए की नियोजित पूँजी के साथ अक्टूबर 2002 में अनुमोदित प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2004-05 के दौरान अपनी सुविधाओं का प्रचालन किया है। वर्ष 2004-05 के लिए लागू 17.50% की दर पर नियोजित पूँजी पर आय मानते हुए और वर्ष 2003-04 के लिए 100% पर क्षमता उपयोग मानते हुए भी आकलन से 36.78 करोड़ रुपए के निवल घाटे का पता चलता है। चूंकि, सीएचपीटी ने प्रचालन व्यय को कुल मिलाकर अनुमानित स्तर पर बनाए रखा है, जिससे अनुमानित प्रचालन आय में वृद्धि से सीएचपीटी को अनुमानित घाटे वाली स्थिति के बीच अंतर को कम करने में सहायता मिली है। सीएचपीटी ने वर्ष 2005-06 के लिए लगभग 42 करोड़ रुपए के निवल घाटे (आरओसीई-पश्च) का अनुमान लगाया है।

यह उल्लेखनीय है कि संदर्भगत वर्षों के दौरान अपनी सुविधाओं में सीएचपीटी ने निवेशों का उच्च स्तर सूचित किया है, जिसका स्पष्टीकरण नहीं दिया गया है। हालांकि, सीसीटीएल ने ढांचागत सुविधाओं के विकास के लिए पर्याप्त धनराशि का आवंटन करने की आवश्यकता पर जोर दिया है, जबकि सीईपीएसए ने नए खरीदे गए कुछ नए पत्तन उपस्करों के कम प्रयोग का उल्लेख किया है। फिर भी, कोई कमी किए बिना वास्तविक नियोजित पूँजी की स्थिति पर विश्वास किया गया है।

(iv) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में तीन वर्षीय प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित किया गया है। सीएचपीटी द्वारा आरंभ में मई, 2005 में प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव में पूर्वानुमान तीन वर्षों (2005-06, 2006-07 और 2007-08) के संबंध में शामिल थे। पत्तन द्वारा बाद में नवम्बर 2005 में प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव में भी उक्त तीन वर्षों के लिए पूर्वानुमान शामिल थे। पत्तन ने हमारे प्रश्नों के आधार पर लागत विवरणों को बाद में संशोधित कर दिया है। हमें भेजे गए संशोधित लागत विवरणों में भी वर्ष 2007-08 तक के पूर्वानुमान शामिल हैं। चालू वित्तीय वर्ष (2005-06) समाप्त होने जा रहा है और सीएचपीटी चालू वित्तीय वर्ष के दौरान वर्तमान दरों पर ही सुविधाओं का प्रचालन कर रहा है। इस स्थिति के मद्देनजर, सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणों पर ही इस विश्लेषण में विचार किया गया है, बशर्ते कि प्रशुल्क वैधता अवधि कम करके दो वर्ष रहेगी।

(v) पत्तन ने यातायात पूर्वानुमान को संबंधित वर्षों के लिए पहले के क्रमशः 48.76 मि.टन और 51.91 मि.टन की तुलना में बाद में संशोधित करके वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए क्रमशः 50.91 मि.टन और 53.96 मि.टन कर दिया था। इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत यातायात पूर्वानुमानों पर विश्वास किया जाता है। तथापि, यदि गलत अनुमान के कारण सीएचपीटी को कोई अवाञ्छित लाभ होना पाया जाता है, तो संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क को अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।

(vi) (क) वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानित लौह-अयस्क यातायात स्तर वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानित यातायात से अधिक है। यातायात में इस प्रत्याशित वृद्धि के बावजूद सीएचपीटी ने वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए अनुमानित आय का वही स्तर बनाए रखा है। तथापि, वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानित आय पूर्वानुमान के साथ अद्यतन किया गया लागत विवरण सीएचपीटी द्वारा अलग से प्रस्तुत किया गया है।

(ख) सीएचपीटी और सीपीसीएल के बीच परस्पर करार के आधार पर लागू कम किए गए घाटशुल्क के कारण वर्ष 2004-05 में वसूल की गई वास्तविक पीओएल आय की तुलना में वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक के लिए अनुमानित पीओएल आय में गिरावट आई है। सीएचपीटी ने स्पष्ट किया है कि इसने आय का अनुमान संबंधित परेक्षणों के कारण पर लागू दर के आधार पर लगाया है। पत्तन ने अनुस्मारकों के बावजूद भी आय के आकलन का विवरण प्रस्तुत नहीं किया है। इस विश्लेषण में सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत स्थिति पर विश्वास किया गया है, बशर्ते कि वास्तविक तथ्यों का अगली समीक्षा के समय सत्यापन किया जाए।

पीओएल पर घाट शुल्क की वर्तमान अधिकतम सीमा दर 33/-रुपए प्रति 1000 लीटर है। सीएचपीटी 33/-रुपए की वर्तमान दर को उच्चतम दर बनाए रखने का प्रस्ताव किया है और 10/-रुपए की दर केवल सीपीसीएल कारों पर लागू होगी। यह प्राधिकरण पत्तन और सीपीसीएल के बीच विशिष्ट समझौता ज्ञापन (एमओश्यू) व्यवस्था के मद्देनजर विभेदक स्थिति स्वीकार करने का इच्छुक है।

(ग) सीएचपीटी निजी प्रचालक सीसीटीएल से राजस्व प्राप्त करता है। राजस्व हिस्से की प्राप्तियों के लिए एक अलग एस्क्रो खाता खोलना संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के टंड 2.8.3 में शामिल के अनुसार सरकारी नीति द्वारा अनिवार्य किया गया है। आरंभ में, सीएचपीटी ने तर्क देते हुए कि यह पत्तन की लेखा नीति के अनुसार नहीं है, एस्क्रो खाता खोलने पर आपत्तियां व्यक्त की थीं। इस संबंध में सरकारी नीति संबंधी दिशानिर्देशों का उल्लेख किए जाने पर सीएचपीटी निजी प्रचालक से रॉयल्टी प्राप्तियों के अंतःप्रवाह और ढांचागत विकास के कारण होने वाले व्यय को पूरा करने के लिए होने वाले बाह्य प्रवाह को दर्ज करने के लिए एस्क्रो खाता खोलने और बनाए रखने के लिए सहमत हो गया है।

पत्तन ने पुष्टि की है कि इसके पास अधिशेष श्रमिक नहीं हैं। चूंकि, इसे अधिशेष श्रमिकों की लागत को राजस्व आय से पूरा नहीं करना होगा, इसलिए एस्को खाते में रॉयल्टी प्राप्तियों के कम से कम 50% को अंतरित किया जाना है। इसलिए, अनुमानित रॉयल्टी प्राप्तियों के शेष 50% को विवाराधीन संबंधित दर्दों के लिए बालू आय के रूप में लिया जा सकता है। सीएचपीटी को एस्को खाते में जमारशियों को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित पद्धति के अनुसार उपयोग में लाना चाहिए और इसके द्वारा बनाए रखे जाने वाले एस्को खाते में लेनदेनों का विवरण इसके प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के दौरान प्रस्तुत करना चाहिए।

सीएचपीटी द्वारा बनाए रखे जाने वाले एस्को खाते में रॉयल्टी प्राप्तियों के 50% को अलग से रखने के बाद रॉयल्टी प्राप्तियों के शेष 50% को सीएचपीटी के धाटा उठाने वाले कार्यकलापों हेतु परस्पर आर्थिक-सहायता के लिए लागू किया जाएगा। वर्तमान व्यवस्था में कार्गो प्रहस्तन, समुद्री सेवाएं और रेलवे कार्यकलाप घाटे में चल रहे हैं। कार्गो प्रहस्तन के मुख्य कार्यकलाप, भंडारण, क्रेनेज और एफएलटी, एफसी डैगई/धंगम और लौह-अयस्क सहित सामान्य कार्गो के उप-कार्यकलाप घाटे में चल रहे हैं। समुद्री सेवाओं में केवल बैंडिंग एवं मूर्सिंग कार्यकलाप ही घाटे में चल रहे हैं।

लौह-अयस्क कार्यकलाप 51.57% का औसत धाटा दिखाता है। लौह-अयस्क कार्यकलाप की दरों को संशोधित किए जाने की आवश्यकता है, ताकि उन्हें सेवा प्रदान की लागत के निकट लाया जा सके। सीएचपीटी ने प्रयोक्ताओं के साथ परामर्श से 46.65% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है, जो कि औसत धाटे के निकट है। इस स्थिति के मद्देनज़र, राजस्व हिस्से से संबंधित आय पर लौह-अयस्क प्रहस्तन कार्यकलाप को आबंटन के लिए विचार नहीं किया गया है। अन्य धाटा उठाने वाले कार्यकलापों के संबंध में, राजस्व हिस्सा आय के अनुभव भाग को समग्र घाटे की तुलना में संबंधित कार्यकलाप के धाटे के अनुपात में अन्य धाटा उठाने वाले कार्यकलापों के लिए आंबंटित किया गया है।

(घ) अनुमानित रेलवे आय वर्ष 2002-03 में प्राप्त की गई वास्तविक आय के स्तर से कम है। रेलवे आय में कमी मुख्यतः टर्मिनल प्रभारों में गिरावट के कारण है। सीएचपीटी ने स्पष्ट किया है कि रेलवे द्वारा पत्तन को प्रतिपूर्ति किए जाने वाले टर्मिनल प्रभारों की दर में कमी की गई है। ऐसा लगता है कि सीएचपीटी द्वारा बाद में भारतीय रेलवे के साथ किए गए प्रयासों से अभी तक अपेक्षित परिणाम प्राप्त नहीं हुए हैं। रेलवे कार्यवालन के संदर्भ में उत्पन्न होने वाला परस्पर आर्थिक-सहायता का भार अन्य वस्तुओं/कार्यकलापों को वहन करना पड़ता है, जबकि वे पत्तन की रेल सेवाओं का प्रयोग नहीं करते हैं। उस स्थिति को ध्यान में रखते हुए और जैसाकि इसने सहमति दी है, सीएचपीटी को दरों में आवश्यक संशोधन करने के लिए उपयुक्त प्राधिकारियों के साथ यह मुद्दा उठाना चाहिए।

(ङ) अक्टूबर, 2002 में प्रशुल्क के पिछले संशोधन के समय इस प्राधिकरण ने सीएचपीटी को संपदा कार्यकलाप के अंतर्गत निजी प्रधालक से प्राप्त पट्टा किराए को सही प्रकार से वर्गीकृत करने का परामर्श दिया था। सीएचपीटी ने उल्लेख किया है कि इसने वर्ष 2005-06 से संपदा कार्यकलाप के अंतर्गत सीसीटीएल से प्राप्त पट्टा किराए को वर्गीकृत करने के लिए पहले ही कार्रवाई आरंभ कर दी है। तथापि, बजट अनुमान (2005-06) सीएचपीटी द्वारा सूचित स्थिति को नहीं दर्शाते हैं। अनुवर्ती वर्षों 2006-07 और 2007-08 के लिए कोई अन्य सूचना उपलब्ध न होने के कारण वर्ष 2005-06 के लिए सीएचपीटी द्वारा अनुमानित सीसीटीएल से प्राप्त पट्टा प्रभारों को पट्टा किराया में वृद्धि कारक को शामिल करते हुए अनुवर्ती वर्षों 2006-07 और 2007-08 के लिए संपदा कार्यकलाप के अंतर्गत वर्गीकरण हेतु हिसाब में लिया जाता है। ऐसा संगत शीर्ष के अंतर्गत आय के उपयुक्त आबंटन के प्रयोजनार्थ किया गया है और इसे सीएचपीटी एवं सीसीटीएल के बीच विवाद में इस प्राधिकरण द्वारा पारित महत्वपूर्ण निर्णय नहीं भाना जाना चाहिए, जबकि यह विवाद भव्यस्थता के लिए सौंपा गया है। तदनुसार, वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए संपदा कार्यकलाप के अंतर्गत अनुमानित आय को कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप में तदनुस्थी कटौती के साथ संशोधित किया गया है।

(च) अनुमानित प्रचालन आय के संगणन के लिए विस्तृत व्यौरा प्रस्तुत करने के बावजूद सीएचपीटी ने एक पुष्टि कि पत्तन ने आय के संगणन में लागू प्रशुल्क और कार्गो मिश्रण पर विचार किया है, को छोड़कर ऐसा कोई व्यौरा प्रस्तुत नहीं किया। सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना अनुमानित आय की यथार्थता के सत्यापन के लिए पर्याप्त नहीं पाई गई। पूर्व पैराग्राफों में श्यावर्धित अनुमानित आय में अपेक्षित समायोजनों के अधीन, सीएचपीटी द्वारा अनुमानित प्रचालन आय पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार किया जाता है। अगली समीक्षा के समय, अगर यह पाया जाता है कि वास्तविक अनुमानित आय प्रस्तुत अनुमानों से व्यापक रूप से भिन्न होती है तो अतिरिक्त प्राप्ति को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप भावी प्रशुल्क संशोधन की तुलना में समायोजित किया जाएगा।

(छ) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों तटीय कार्गो/कन्टेनर/पोत-संबद्ध प्रभार सामान्य कार्गो/ कन्टेनर/ पोत-संबद्ध प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए। महत्वपूर्ण रूप से, संशोधित दिशानिर्देश दरों के मान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय विनिमय दर के संदर्भ में तटीय दरों के पुनःवर्णन की अनुमति नहीं देते।

सीएचपीटी ने संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप सामान्य कार्गो/कन्टेनर/ विदेशीगामी पोतों के लिए निर्धारित प्रशुल्क के 60% से अनधिक तटीय पोतों/कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया है। पोत-संबद्ध प्रभारों के संबंध में रियायती प्रशुल्क निर्धारित करते समय सीएचपीटी ने डॉलर मूल्यवर्गित दर को रूपए के रूप में रूपांतरित करने के प्रयोजनार्थ दिनांक 1 फरवरी, 2005 को विद्यमान 43.52 रूपए की विनिमय दर पर विचार किया है। दरों का ऐसा पुनःवर्णन प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं है। संगत दिशानिर्देशों का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि तटीय घोतों पर विनिमय दर में घट-बढ़ के संचित प्रभाव के कारण आवधिक रूप से बोझ नहीं पड़े। सीएचपीटी के दरों के मान के पिछले सामान्य संशोधन के समय विचार की गई विनिमय दर विद्यमान विनिमय दर की तुलना में उच्चतर स्तर पर थी। अगर तटीय पोतों/कन्टेनरों से किसी पुनःवर्णन के बिना मीजूदा रियायती दरों का भुगतान करना अपेक्षित है तो ऐसी रियायती दरें डॉलर मूल्यवर्गित दरों के बराबर रूपए के 60% से अधिक होंगी, जो रियायत की न्यूनतम मात्रा की शर्त का उल्लंघन नहीं करेंगी। इसलिए, तटीय पोतों/कन्टेनरों की दरें 44.02 रूपए की विनिमय दर को लागू करते हुए डॉलर मूल्यवर्गित दरों के 60% पर निर्धारित की जाती हैं, जहां भी वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था तटीय रियायत नीति के अनुरूप नहीं पाई जाती।

(vii) (क) सीएचपीटी ने वर्ष 2004-05 के लिए उक्त कार्यकलाप के लिए वास्तविक व्यय पर लगभग 10% वृद्धि के साथ वर्ष 2005-06 के लिए कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप से संबंधित प्रधालन लागत अनुमानित की है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार वर्ष 2005-06 के लिए स्वीकार्य वार्षिक वृद्धि 6.44% है। तथापि, सीएचपीटी ने स्पष्ट किया है कि इसने वार्षिक कर्मचारी लागत में 6% की वृद्धि पर विचार करने के अतिरिक्त वर्ष 2005-06 के लिए कर्तिपय अनुरक्षण अतिरिक्त पुर्जों की अधिप्राप्ति की लागत पर विचार किया है। सीएचपीटी के स्पष्टीकरण के आलोक में पत्तन द्वारा यथाप्रस्तुत वर्ष 2005-06 के लिए अनुमान पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है। वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए व्यय की इस मद के संबंध में पत्तन द्वारा विचार की गई वार्षिक वृद्धि स्वीकार्य सीमा के भीतर है।

(ख) सीएचपीटी के पिछले दो सामान्य संशोधन मामलों में इस प्राधिकरण ने पत्तन को प्रत्येक सेवा के लिए तलकर्षक (ड्रेजर) द्वारा किए गए कार्य के दिनों की संख्या अथवा तलकर्षित मात्रा के आधार पर पत्तन सेवा और वर्ध किराएं पर तलकर्षण की लागत के सही आवंटन का अनुपालन करने का सुझाव दिया था। पत्तन ने ऐसे आवंटन का अनुपालन नहीं किया और इसकी बजाय तलकर्षण की लागत को पत्तन सेवा, पायलिटिज और बर्थिंग के बराबर समानुपात में लागू किया गया है। तथापि, सीएचपीटी ने तलकर्षण व्यय के सही आवंटन का अनुपालन करना आश्वस्त किया है। वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक के वर्षों के लिए पत्तन और गोदी कार्यकलाप के संबंध में सीएचपीटी द्वारा किए गए व्यय के पूर्वानुमान वर्ष 2005-06 के लिए अनुमान पर 8.44% की वार्षिक वृद्धि सीमित करके वर्ष 2006-07 के लिए पूर्वानुमानित व्यय में थोड़ी कमी के अधीन स्वीकार किए जाते हैं।

(ग) पत्तन के क्वार्टरों के लिए संकल्पित बड़े मरम्मत कार्य और बागों तथा बगीचों के अनुरक्षण के लिए अपेक्षित अधिक आवंटन के कारण बताते हुए सीएचपीटी ने वर्ष 2005-06 के लिए संपदा कार्यकलाप व्यय वर्ष 2004-05 की तुलना में लगभग 26% की वार्षिक वृद्धि पर अनुमानित किया है। वर्ष 2006-07 के लिए इस व्यय के अनुमान के लिए पत्तन द्वारा विचार की गई वार्षिक वृद्धि भी 6.44% की स्वीकार्य वार्षिक वृद्धि के भीतर नहीं है। बागों और बगीचों के अनुरक्षण के लिए संकल्पित अतिरिक्त प्रावधान का पत्तन द्वारा पर्याप्त रूप से औचित्य नहीं दिया गया है। इसलिए, इस कार्यकलाप पर अनुमान को वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक के वर्षों के लिए 6.44% की वार्षिक वृद्धि की अनुमति देते हुए कम किया जाता है।

(viii) सीएचपीटी ने पुष्टि की है कि विचाराधीन सभी वर्षों के लिए मूल्यहास का संगणन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुरूप है।

(ix) (क) सीएचपीटी की यह व्याख्या कि उसने लागत पत्रक में दर्शाए वित्त एवं विविध व्यय में पेंशन निधि/उपदान निधि में किए गए अंशदान पर विचार नहीं किया है, को वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए वास्तविक वित्त एवं विविध व्यय के संबंध में सही नहीं पाया गया है। इन दो वर्षों के लिए लागत विवरण में पत्तन द्वारा दर्शाए गए वित्त एवं विविध व्यय की पत्तन के वार्षिक लेखे से परस्पर जांच की गई थी और यह तुलना स्थापित करती है कि पत्तन ने लागत विवरण में पेंशन निधि/उपदान निधि में अंशदान पर विचार किया है। चूंकि, पेंशन के वास्तविक भुगतान और पेंशन निधि को अंशदान की दोहरी गिनती वित्त एवं विविध व्यय में नहीं की गई है, इसलिए पेंशन में प्रस्तावित अंशदान इस विश्लेषण में स्वीकार किया जाता है।

(ख) वर्ष 2005-06 के बजट अनुमान में उन कर्मचारियों, जिन्होंने स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना का विकल्प दिया है, को देय विशेष अनुग्रह-राशि के लिए 35 लाख रूपए की राशि शामिल है। इस अनुमान में वर्ष 2005-06 के लिए 200 लाख रूपए की सीमा तक “पिछले वर्ष से संबंधित मद्दे” भी शामिल हैं। संशोधित दिशानिर्देशों का खंड 2.5.2 स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना जैसे एककालिक व्यय पर लागत की एक अनुमेय मद के रूप में विचार करने की अनुमति नहीं देता। पिछले वर्ष से संबंधित व्यय पर भी प्रशुल्क नियतन के लिए लागत की स्वीकार्य मद के रूप में विचार नहीं किया जा सकता। इसलिए, वर्ष 2005-06 के लिए वित्त एवं विविध व्यय के अधीन पत्तन द्वारा विचार किए गए व्यय की इन दो मदों को छोड़ दिया जाता है। चूंकि, अनुर्वर्ती वर्षों के

लिए लागत अनुमानों को आधार वर्ष 2005-06 की प्रतिशतता वृद्धि के रूप में तैयार किया जाता है, इसलिए उनमें भी इसके लिए कमी की जाती है।

(x) वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक के लिए औसत अनुमानित प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय कुल लागत का लगभग 27% है। यह प्रतीत होता है कि सुनामी राहत के लिए पत्तन के अंशान को अनुमानित प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय में शामिल कर लिया गया है। सीएचपीटी को उपरिव्यय कम करने के लिए प्रभावी कदम उठाने चाहिए। तथापि, वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए अनुमानित वार्षिक वृद्धि वर्ष 2005-06 और 2006-07 के संदर्भ में वार्षिक वृद्धि की स्वीकार्य सीमा के भीतर है।

(xi) (क) वर्ष 2003-04 से 2007-08 तक लागत विवरण में दर्शाए गए निवल ब्लॉक में पत्तन द्वारा स्पष्ट नहीं किए गए कारणों से 3.51 करोड़ रुपए का भूमि का मूल्य शामिल नहीं है। तथापि, सीएचपीटी ने इस त्रुटि की पुष्टि की है। इसे ध्यान में रखते हुए, भूमि के मूल्य को इस विश्लेषण में निवल ब्लॉक में शामिल किया गया है। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि सीएचपीटी ने यह पुष्टि की है कि इसने सीसीटीएल को सौंपी गई परिसंपत्तियों की लागत को शामिल नहीं किया है।

(ख) वर्ष 2004-05 के लिए लागत विवरण में दर्शाई गई पूंजी में 97.47 करोड़ रुपए की वृद्धि वर्ष 2004-05 के लिए वार्षिक लेखे में यथा प्रदर्शित पूंजी वृद्धि (91.98 करोड़ रुपए की) से भिन्न है। वार्षिक लेखे में प्रदर्शित आंकड़े पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार किया गया है क्योंकि, सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत व्याख्या को सही नहीं पाया गया है।

(ग) लगाई गई पूंजी का भाग होने के नाते निवल ब्लॉक वर्ष 2005-06 के लिए 489.21 करोड़ रुपए, वर्ष 2006-07 के लिए 483.46 करोड़ रुपए और वर्ष 2007-08 के लिए 451.20 करोड़ रुपए पूर्वानुमानित किया गया है। वर्ष 2006-07 के लिए प्रदर्शित निवल ब्लॉक में 28.42 करोड़ रुपए की पूंजी वृद्धि शामिल है। हमारे अनुरोध के बावजूद पत्तन ने संकल्पित ऐसी वृद्धियों का व्यौरा प्रस्तुत नहीं किया है। ऐसी वृद्धि के यातायात और प्रचालनात्मक क्षमता पर प्रभाव की भी व्याख्या नहीं की गई है। तथापि, सीएचपीटी ने पुष्टि की है कि वे परिसंपत्तियां, जिनके चालू होने की संभावना है और वे परिसंपत्तियां, जो वर्ष के दौरान पूरी होनी संभावित हैं, को हिसाब में लिया गया है।

(घ) स्वयं अपने टर्मिनल पर कन्टेनरों के प्रहस्तन से होने वाली आय को सीएचपीटी द्वारा कार्यकलाप के अंतर्गत माना गया है। इसे ध्यान में रखते हुए, सीएचपीटी द्वारा कन्टेनर प्रहस्तन कार्यकलाप को आवंटित अचल परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक को आरओसीई के निर्धारण के प्रयोजनार्थ कार्यकलाप के प्रहस्तन कार्यकलाप के अधीन माना गया है।

(ङ) प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशानिर्देश मालसूची, विविध देनदार, नकद शेष जैसी कार्यशील पूंजी की विभिन्न मर्दों के औचित्य का निर्धारण निर्दिष्ट करते हैं। कार्यशील पूंजी का आंकड़ा प्रस्तुत करने के लिए बारम्बार अनुरोध के बावजूद सीएचपीटी का यह प्रत्युत्तर कि भावी वर्षों के लिए कार्यशील पूंजी की आवश्यकताओं का अनुमान लगाना संभव नहीं है, पत्तन के लिए कार्यशील पूंजी की आवश्यकता का आकलन करने के लिए सहायक नहीं पाया गया है। समुचित व्यौरों के अभाव में पत्तन के पूंजी आधार के निर्धारण के लिए कार्यशील पूंजी को “शून्य” लिया जाता है। वास्तव में, कार्यशील पूंजी से संबद्ध ऐसी स्थिति दरों के मान के पिछले संशोधन के समय कई महापत्तन न्यास के संबंध में उत्पन्न हुई थी।

(च) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्दिष्ट करता है कि लगाई गई पूंजी पर अनुमत्य अभिलाभ को पत्तन की क्षमता के उपयोगिता अनुपात से संबद्ध किया जाना चाहिए। सीएचपीटी ने वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए पत्तन की क्षमता क्रमशः लगभग 42.5 मिलियन टन और 44 मिलियन टन निर्धारित की है। इन दो संगत वर्षों के लिए सीएचपीटी द्वारा अनुमानित यातायात की तुलना निर्धारित क्षमता से की गई, तब जब यह देखा गया कि पत्तन संगत दो वर्षों में 100% से अधिक क्षमता पर प्रचालन करेगा। चूंकि, तैयार की गई क्षमता का कोई विस्तृत संगणन उपलब्ध नहीं कराया गया है, इसलिए सीएचपीटी द्वारा सूचित इस स्थिति की सत्यता का सत्यापन नहीं किया जा सकता। किंतु भी, अधिकतम अनुमेय आरओसीई की अनुमति देने के लिए निर्धारित स्तर के रूप में 60% की न्यूनतम क्षमता उपयोग सीमा निर्धारित की गई है। यह उचित रूप से अनुमान लगाया जा सकता है कि यह स्तर सीएचपीटी में प्राप्त कर लिया जाएगा।

(छ) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित तीन श्रेणियों में अचल परिसंपत्तियों का कोई वैज्ञानिक वर्गीकरण नहीं है। जब कथित रूप से ऐसा वर्गीकरण करने के लिए बार-बार स्मरण दिलाया गया, तब सीएचपीटी ने इंगित किया कि उसके पास लगभग 10 करोड़ रुपए मूल्य के अस्पताल और पत्तन के क्वार्टरों जैसी व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्तियां हैं। यह वास्तविक आंकड़े प्राप्त करने के लिए कोई गंभीर प्रयास किए बिना एक तर्द्य स्थिति भी है। 10 करोड़ रुपए पर 6.35% की जोखिम मुक्त दर पर अभिलाभ की अनुमति है और अचल परिसंपत्तियों का वर्गीकरण का कार्य प्रारंभ करना चाहिए और अगली समीक्षा के समय व्यौरे प्रस्तुत करने चाहिए, जिसके आधार पर अभी विचार की गई (तर्द्य) स्थिति की भी समीक्षा की जाएगी और अगर आवश्यक हुआ तो समायोजन किए जाएंगे।

(ज) प्रयोक्ताओं ने कुछ नई अधिग्रहित क्रेनों का कम उपयोग इंगित किया है। इसी प्रकार, संगत प्रशुल्क संबंधी कार्रवाई में इस प्राधिकरण की जानकारी में 150 टन फ्लॉटिंग क्रेन के कम उपयोग की बात भी ध्यान में लाई गई है। सीएचपीटी से तत्काल और किसी भी प्रकार अगले 6 महीने के भीतर ऐसी सुविधाओं के कम उपयोग का विश्लेषण और सुधारात्मक उपाय करने के लिए परामर्श दिया जाता है। प्रयोक्ताओं को भी इस संबंध में सीएचपीटी को अपने सुझाव प्रस्तुत करने के लिए कहा जा सकता है। अगर ऐसी सुविधाओं के लिए प्रशुल्क इष्टतम क्षमता उपयोग प्राप्त करने के लिए निवारक सिद्ध होता है तो पत्तन को दरों के मान में निर्धारित उच्चतम स्तर से नीचे दरों को कम करने के लिए उसे दिए जा चुके लचीलैपन का प्रयोग करना चाहिए। अगर सीएचपीटी निर्धारित समय-सीमा के भी ऐसी समीक्षा नहीं करता, तो प्रयोक्ता प्रशुल्क में समायोजन के लिए सुविश्लेषित प्रस्ताव के साथ इस प्राधिकरण से अनुरोध कर जाते हैं। अगर प्रशुल्क की कमी के लिए प्रथम दृष्ट्या आधार उत्पन्न होते हैं तो यह प्राधिकरण स्वतः ही ऐसी प्रशुल्क मदों की न समीक्षा प्रारंभ कर सकता है।

(xii) ऊपर दिए गए विश्लेषण को देखते हुए, संपूर्ण पत्तन के लिए लागत विवरण और विभिन्न मुख्य कार्यकलापों को संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-I (क) से (च) के रूप में संलग्न हैं।

(क) संपूर्ण रूप से पत्तन के मुख्य कार्यकलापों के परिणामों का सारांश निम्नानुसार है :

क्र. सं.	विवरण	प्रचालन आय (करोड़ रुपए)		निवल अधिशेष(+)/धाटा(-) (करोड़ रुपए)		प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष (+)/ धाटा (-)		औसत अधिशेष/ धाटा %
		2006-07	2007-08	2006-07	2007-08	2006-07	2007-08	
1	संपूर्ण पत्तन	402.91	427.01	-50.83	-44.62	-12.62	-10.45	-11.53
2	कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप	209.88	223.30	-30.68	-28.74	-14.62%	-12.87%	-13.75%
3	पत्तन और गोदी कार्यकलाप	137.01	144.02	-17.56	-14.29	-35.19%	-26.95%	-31.07%
4	कंटेनर कार्यकलाप	0.00	0.00	1.50	1.58	0.00	0.00	0.00
5	रेलवे कार्यकलाप	39.44	42.25	-9.76	-9.40	24.74%	-22.25%	-23.50%
6	संपदा कार्यकलाप	18.58	17.44	5.67	6.23	34.19%	35.70%	34.95%

(ख) कार्गो प्रहस्तन और पोत संबद्ध कार्यकलापों के अंतर्गत विभिन्न उप-कार्यकलापों के परिणामों का सारांश नीचे दिया गया है :-

क्र. सं.	विवरण	प्रचालन आय (करोड़ रुपए) (मौजूदा प्रशुल्क पर)		निवल अधिशेष(+)/धाटा(-) (करोड़ रुपए)		प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष (+)/ धाटा (-)		औसत अधिशेष/ धाटा %
		2006-07	2007-08	2006-07	2007-08	2006-07	2007-08	
1	कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप							
	भंडारण सहित सामान्य कार्गो	107.35	114.37	-20.51	-20.20	-19.11%	-17.66%	-18.39%
	क्रेन भाड़ा और एफएलटे	13.11	14.12	-6.83	-6.76	-52.10%	-47.88%	-49.99%
	एफसी वैगइथंगम	3.92	4.18	-4.71	-4.49	-120.15%	-107.42%	-113.79%
	भांडागार	17.50	18.55	10.73	11.39	61.31%	-61.40%	61.36%
	पीओएल	23.60	25.23	13.82	15.07	58.07%	59.73%	58.90%
	लौह-अयस्क	44.20	46.85	-23.18	-23.75	-52.44%	-50.69%	-51.57%
2	पत्तन और गोदी कार्यकलाप							
	बरिंगा और मूरिंगा	45.48	47.00	-36.61	-37.95	-80.50%	-60.74%	-80.62%
	पत्तन देयताएं	29.73	31.51	20.29	22.63	68.25%	71.82%	70.03%
	कर्बन और पायलिटिज	61.80	65.51	18.42	21.88	29.81%	33.40%	31.60%
	बचाव और गोताखोर	0.00	0.00	-0.12	-0.12	0.00	0.00	0.00

(ग) चूंकि, सीएचपीटी ने दरों में प्रारंभिक प्रस्तावित वृद्धियों के आधार पर अतिरिक्त राजस्व सूजन अनुमानित किया है, इसलिए इस संबंध में सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना को उसके द्वारा बाद में दाखिल सहमति प्रस्ताव के संदर्भ में संगत नहीं पाया गया है।

हमने पत्तन द्वारा यथाप्रस्तुत मौजूदा प्रशुत्क पर आय के अनुमानित स्तर पर दरों में वृद्धि की प्रस्तावित सहमत्य प्रतिशतता का प्रयोग करते हुए अतिरिक्त राजस्व सूजन का अनुमान किया है। सर्वसम्मत प्रस्ताव से पूर्वानुमानित ऐसे अतिरिक्त राजस्व राजस्व का व्योरा निम्नानुसार है :

क्र. सं.	कार्यकलाप/उप-कार्यकलाप	सर्वसम्मति के अनुसार % वृद्धि	अतिरिक्त आय (करोड़ रुपए)		
			2006-07	2007-08	जोड़
1	भंडारण सहित सामान्य कार्गो	10%	9.44	10.07	19.51
2	क्रेन भाड़ा और एफएलटी	20%	1.76	1.87	3.63
3	बर्थिंग और मूरिंग	5%	1.70	1.80	3.50
4	पत्तन देयताएं	5%	1.49	1.58	3.07
5	नौकर्षण और पायलिटिज	5%	3.09	3.28	6.37
6	लौह-अयरस्क	46.65%*	20.62	21.86	42.48
7	संपदा	20%*	3.32	3.49	6.81
* सभी प्रयोक्ताओं द्वारा सहमति नहीं दी गई।					85.37

चूंकि, कोयले पर प्रभार्य 23/- रुपए की घाट शुल्क दर में 10% की वृद्धि को इस विश्लेषण के अनुवर्ती हिस्से में उल्लिखित कारणों से अनुमोदित नहीं किया गया है, जिस कारण वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान 154.50 लाख टन कोयले के अनुमानित प्रहरतान के कारण 85.37 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व उर्पाजन घटकर लगभग 3.55 करोड़ रुपए रह जाएगा। उसलिए, सर्वसम्मत प्ररताव से प्रत्याशित प्रभावी अतिरिक्त राजस्व उपार्जन लगभग 82 करोड़ रुपए होगा।

(xii) प्रशुत्क का प्रस्तावित उर्ध्वमुखी संशोधन सीएचपीटी और प्रयोक्ता संगठनों के बीच हुई सर्वसम्मति से उत्पन्न हुआ है, फिर भी दरों में प्ररतावित वृद्धि का सीएचपीटी में प्राप्त हो रही लागत स्थिति के संदर्भ में संशोधित प्रशुत्क दिशानिर्देशों के अनुसार औचित्य दिया जाने अपेक्षित है। सीएचपीटी ने प्रशुत्क में कुल मिलाकर वृद्धि प्रस्तावित नहीं की है। चूंकि, प्रस्तावित वृद्धि की मात्रा में अलग-अलग उप-कार्यकलाप के कारण घटबढ़ होती है, इसलिए ऊपर पैराग्राफ 12(क) एवं (ख) में वर्णित सारांश परिणाम को ऊपर पैराग्राफ 13(ग) में वर्णित अनुमानित अतिरिक्त राजस्व सूजन को मानते हुए सीएचपीटी के संबंधित उप-कार्यकलापों के लिए दरों में प्रस्तावित वृद्धि की स्वीकार्यता के लिए नीचे विश्लेषित किया गया है।

(क) संपूर्ण पत्तन के लिए प्रशुत्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति सर्वसम्मत प्रस्ताव के कारण 85.37 करोड़ रुपए के अतिरिक्त राजस्व सूजन की तुलना में अगले दो वर्षों के लिए 95.45 करोड़ रुपए का कुल घाटा प्रदर्शित करती है।

(ख) कार्गो-संबद्ध सेवाओं में से सामान्य कार्गो और भंडारण 40.71 करोड़ रुपए का कुल घाटा दर्शाते हैं, क्रेन भाड़ा और एफएलटी 13.59 करोड़ रुपए का कुल घाटा दर्शाता है। लौह-अयरस्क 46.93 करोड़ रुपए का कुल घाटा दर्शाता है। भाडामार 22.12 करोड़ रुपए का कुल अधिशेष दर्शाता है। पीओएल 28.89 करोड़ रुपए का कुल अधिशेष दर्शाता है। कार्गो पहरतान कार्यकलाप पूर्ण रूप से 59.42 करोड़ रुपए का कुल घाटा दर्शाता है।

गामान्य कार्गो एवं भंडारण रांबंधी उप-कार्यकलाप लगभग 19 करोड़ रुपए की अतिरिक्त आय उपार्जित कर सकता है, यदि दरों में युक्तियुक्तकरण के शर्ताधीन 10% की सहमत दर पर उर्ध्वगामी संशोधन किया जाता है। यह इस उप-कार्यकलाप के अंतर्गत सूचित घाटे की स्थिति के भीतर है।

अगर क्रेन-भाड़ा और एफएलटी के संबंध में 20% की सहमत्य प्रतिशतता वृद्धि दी जाती है, तो इस कार्यकलाप के कारण अनुमानित कुल अतिरिक्त आय 13.59 करोड़ रुपए के कुल घाटे की तुलना में लगभग 3.63 करोड़ रुपए हो सकती है। इसलिए, क्रेन-भाड़ा और एफएलटी के लिए 20% की प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित की जाती है।

जैसा पहले वर्णन किया गया है, लौह-अयस्क प्रहस्तन कार्यकलाप 46.93 करोड़ रुपए का कुल घाटा दर्शाता है। अगर प्रस्तावित पैकेज दरें अनुमोदित की जाती हैं, तो 42.48 करोड़ रुपए के अनुमानित अतिरिक्त राजस्व सूजन से अभी भी राजस्व स्थिति में कमी रह जाएगी। इसलिए, प्रस्तावित सहमत्य दरें अनुमोदित की जाती हैं।

(ग) संपूर्ण रुप से पोत-संबद्ध कार्यकलाप 31.85 करोड़ रुपए का कुल घाटा दर्शाता है। पोत-संबद्ध प्रभारों में बर्थिंग और नौबंध कार्यकलाप 74.56 करोड़ रुपए का कुल घाटा दर्शाते हैं। बचाव कार्यकलाप 0.24 करोड़ रुपए का बहुत कम घाटा दर्शाते हैं। पायलिटिज और नौकर्षण सेवाएं तथा पत्तन सेवाएं कुल अधिशेष दर्शाती हैं।

पत्तन में पोत-संबद्ध कार्यकलाप के संदर्भ में यह मानना होगा कि पत्तन में प्रवेश कर रहे लगभग सभी पोत पत्तन देयताएं, पायलिटिज और नौकर्षण शुल्क तथा वर्थ किराया प्रभार अदा करते हैं। इसे ध्यान में रखते हुए, उप-कार्यकलाप-वार वित्ती स्थिति बहुत संगत नहीं है। यह उल्लेखनीय है कि सर्वसम्मति प्रस्ताव के कारण पोत संबद्ध प्रभारों में अनुमानित अतिरिक्त राजस्व 54.69 करोड़ रुपए के कुल घाटे की तुलना में 12.94 करोड़ रुपए होता है। इसके दृष्टिगत, यह प्राधिकरण पत्तन देयताओं, नौकर्षण और पायलिटिज तथा बर्थिंग और नौबंध की मौजूदा दरों पर प्रत्येक में सहमत्य 5% की वृद्धि अनुमोदित करने की इच्छुक है, यद्यपि पत्तन सेवाएं और पायलिटिज कार्यकलाप अधिशेष स्थिति में हैं।

सीएचपीटी वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान बचाव और गोताखोरी प्रचालन से किसी आय का पूर्वानुमान नहीं करता। तथापि, लागत स्थिति 0.24 करोड़ रुपए का कुल घाटा दर्शाती है। जब पत्तन इस कार्यकलाप के कारण कोई आय पूर्वानुमानित नहीं करता, तब मौजूदा दरों पर 60% की सहमत्य वृद्धि पर विचार करने की आवश्यकता नहीं हो सकती।

(घ) रेल द्वारा वहन किए गए कारों (लौह-अयस्क के अतिरिक्त) के लिए 5 रुपए प्रति मीट्रिक टन की मौजूदा दर पर विशेष पत्तन सेवा प्रभार में 50% की सहमत्य वृद्धि के प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।

(ङ) संपदा विभाग की दरों की समीक्षा भारत सरकार द्वारा हाल में घोषित संशोधित भूमि नीति के दिशानिर्देशों पर आधारित होगी। तदनुसार, भूमि के बाजार मूल्य पर किराए की दरों में प्रतिवर्ष 6% की आय होगी। सीएचपीटी ने ऐसा कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है और लागत स्थिति के आधार पर दरों को संशोधित करने का अनुरोध किया है। सीएचपीटी के प्रशुल्क की वर्तमान सामान्य समीक्षा में यह प्राधिकरण संपदा कार्यकलाप के अधीन दरों के संशोधन पर निर्णय लेने के लिए पारम्परिक लागत जोड़ दृष्टिकोण पर आग्रहित रहने के लिए बाध्य है। चूंकि, संपदा कार्यकलाप समग्र अधिशेष दर्शाता है, इसलिए संपदा किराए की मौजूदा दरों को संशोधित करने की आवश्यकता नहीं है।

(च) रेलवे कार्यकलाप 32.87 करोड़ रुपए का कुल घाटा दर्शाते हैं। रेलवे की आय में गिरावट मुख्यतः टर्मिनल प्रभारों के लिए आय की प्राप्ति में गिरावट के कारण है। कोयले की दुलाई रेलवे द्वारा की जाती थी। जबकि कोयला प्रहस्तन का बड़ा भाग एन्नोर पत्तन में अंतरित कर दिया गया था, वहीं रेलवे ने टर्मिनल प्रभारों की दरों में वृद्धि को प्रतिवर्तित कर दिया है। महत्वपूर्ण रुप से, जैसा सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों से पता चलता है, अन्य कार्यकलाप वास्तव में रेलवे कार्यकलाप की परस्पर आर्थिक-सहायता कर रहे हैं। सीएचपीटी को उपयुक्त कार्रवाई करने के लिए मामले को रेलवे के साथ उठाने का सुझाव दिया जाता है।

(छ) अनुमत्य दरों में वृद्धि का परिणाम पत्तन न्यास द्वारा मांगे गए लगभग 82 करोड़ रुपए के अतिरिक्त राजस्व की तुलना में विचाराधीन अगले दो वर्षों में लगभग 78 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व सूजन होगा। इसके अतिरिक्त, नई लागू प्रदूषण लेवी के कारण लगभग 20 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व भी होगा।

लागत स्थिति और अनुमानित अतिरिक्त राजस्व सूजन सीएचपीटी के अनुमानों, जिसमें कई अंतर हैं, के अनुमानों पर आधारित हैं। इसके अतिरिक्त, पत्तन ने उत्पादकता/प्रचालन की क्षमता सुधार कर और गंभीरतापूर्वक लागत कमी का अभियान प्रारंभ करके राजस्व अंतर को आंशिक रुप से पूरा करना चाहिए। पत्तन को अपनी विभिन्न सुविधाओं के उपयोग की भी समीक्षा करनी चाहिए और अपने क्षमता उपयोग को सुधारने का प्रयास करना चाहिए। अप्रचलित और व्यर्थ परिसंपत्तियों को बेच देना चाहिए, जो पूँजी लागत तथा साथ ही उपरिव्ययों को कम कर देगा। संक्षेप में, प्रशुल्क वृद्धि द्वारा पूरा नहीं किया गया राजस्व में अंतर सीएचपीटी द्वारा प्रभावी प्रचालनात्मक और प्रबंधकीय नियंत्रण द्वारा पूरा किया जाना चाहिए।

(xiv) सीएचपीटी ने अपने दरों के मान में “पत्तन सीमा” की एक नई परिभाषा प्रस्तावित की है। यद्यपि, पत्तन ने हमारे कहने पर बाद में उक्त परिभाषा को संशोधित किया, फिर भी संशोधन भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 के संगत प्रावधान को प्रदर्शित नहीं करता। इसलिए, प्रस्तावित परिभाषा को भारतीय पत्तन अधिनियम के संगत प्रावधान प्रदर्शित करने के लिए संशोधित किया जाता है।

(xv) यद्यपि, पत्तन को विद्यमान पीएलआर के संदर्भ में विलंबित भुगतानों/वापसियों पर व्याज के संबंध में प्रस्तावित टिप्पणी vi(ख) को अद्यतन करने का सुझाव दिया गया था, फिर भी सीएचपीटी ने अपने द्वारा पहले प्रस्तावित 13.50% प्रतिवर्ष के व्याज की दर बनाई रखी है। चूंकि, दंडात्मक व्याज की दर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 में यथानिर्दिष्ट भारतीय स्टेट बैंक के पीएलआर से 2% अधिक होनी चाहिए, इसलिए प्रस्तावित टिप्पणी vi(ख) को 10.25% के विद्यमान पीएलआर के संदर्भ में उपयुक्त रूप से संशोधित किया जाता है।

(xvi) पृथकृत स्थिरक भार टंकियों वाले तेल टैंकरों पर पत्तन देयताएं लगाने का नियंत्रण करने के लिए मान 1.0, पत्तन देयताओं की टिप्पणी 1 में शर्त पहले से मौजूद है। सीएचपीटी ने मर्चेट नौवहन अधिनियम, 1958 के अधीन तेल टैंकर के लिए परिभाषा सहित इस संबंध में मान 1.2 सामान्य शर्तों की टिप्पणी (X) में नई शर्त का प्रस्ताव किया है। दरों के मान, जिसे संगत अधिनियमों में परिभाषित किया जा चुका है, में किसी शर्त को परिभाषित करने की आवश्यकता नहीं होगी। इसलिए प्रस्तावित टिप्पणी हटाई जाती है।

(xvii) सीएचपीटी ने आयात और निर्यात कार्गों पर घाट शुल्क लगाने तथा साथ ही पत्तन की सीमाओं में प्रवेश करने वाले पोतों पर पत्तन देयताओं के लगाने का समय इंगित करने के लिए खंड 1.2 (सामान्य निवंधन एवं शर्तें) के अधीन नई टिप्पणियां (xi) (क), (ख) और (ग) प्रस्तावित की हैं। ये व्यवस्थाएं महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के प्रावधानों द्वारा नियंत्रित की जाती हैं; और इसलिए, दरों के मान में दुबारा ऐसे प्रावधानों को परिभाषित करने की आवश्यकता नहीं है।

(xviii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश तदर्थ आधार पर प्रशुल्क मद लागू करने के लिए महापत्तनों और उनमें प्रचालनरत निजी टर्मिनलों द्वारा अनुपालन की जाने वाली विशिष्ट कार्यविधियों निर्दिष्ट करते हैं। चूंकि, खंड 1.2 (सामान्य निवंधन एवं शर्तें) के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी xii (ii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्दिष्ट कार्यविधि पूर्णतः प्रदर्शित नहीं करती इसलिए, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के संगत खंडों के अनुरूप प्रस्तावित टिप्पणी xii (ii), जिसे अनुमोदित किया जाता है, उपयुक्त रूप से संशोधित की जाती है।

(xix) सीएचपीटी से राज्य/केन्द्र सरकार द्वारा प्रयोक्ताओं से संग्रहण के लिए अधिरोपित सेवा कर, शैक्षणिक उपकर और कोई अन्य कर तथा शुल्क संग्रहित करने की अपेक्षा करने वाली अनुसूची 1.2 की प्रस्तावित टिप्पणी (xiv) अनुमोदित की जाती है।

(xx) प्रयोक्ताओं से संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.15 में यथानिर्दिष्ट पत्तन के कारण उचित स्तर के बाद हुए विलम्ब के लिए प्रभार अदा करने की अपेक्षा नहीं की जानी चाहिए। इस संबंध में दरों के मान में क्रम सं0 (xiv) सामान्य शर्तों में एक उपयुक्त टिप्पणी शामिल की गई है।

(xxi) मौजूदा व्यवस्था में खाली और/अथवा लदे हुए बेडे के बंध बजरों को ले जाने के लिए “दुबारा” आने वाले, परंतु उसमें कोई कार्गो अथवा यात्री नहीं उतारने अथवा ले जाने वाले, बंध पोतों पर पत्तन देयताएं नहीं लगाने का प्रावधान है। सीएचपीटी अनुसूची 1.0 (पत्तन देयताएं) की टिप्पणी 5 में यथा प्रस्तावित मौजूदा टिप्पणी को संशोधित करके 30 दिनों की समय-सीमा, जिसके भीतर बंध पोत द्वारा ‘दुबारा आना’ होना चाहिए, निर्धारित करने का प्रस्ताव करता है। दूसरी बार आने के लिए समय-सीमा का निर्धारण पत्तन देयताएं लगाने से संबंधित (परिहार्य) विवाद हटाएगा। पत्तन उक्त टिप्पणी के प्रस्तावित संशोधन में यह भी स्पष्ट रूप से वर्णन करना चाहता है कि दूसरी बार आने के दौरान किसी कार्गो अथवा यात्री को उतारने अथवा ले जाने की दशा में बंध पोत पर लागू दरों पर पत्तन देयताएं लगेंगी। प्रस्तावित संशोधन उचित पाया जाता है और इसलिए अनुमोदित किया जाता है।

(xxii)(क) वर्तमान व्यवस्था में, पोत के प्रस्थान का संकेत देने के समय के चार घंटे बाद बर्थ किराया प्रभार बंद हो जाएगा। एचसीसी ने इस शर्त में संशोधन का सुझाव दिया है कि पोत के प्रस्थान की तैयारी के एक घंटे बाद बर्थ किराया प्रभार बंद हो जाना चाहिए। एचसीसी का सुझाव संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.6.1 के कार्यक्षेत्र से बाहर है, जिसमें यह निर्दिष्ट है कि पोत के समुद्री यात्रा पर प्रस्थान करने का संकेत देने के समय के 4 घंटे बाद बर्थ किराया बंद हो जाएगा। इस संबंध में मौजूदा टिप्पणी समुद्री यात्रा पर जाने की तैयारी द्वारा पोत के संकेत देने का तरीका निर्दिष्ट नहीं करती। इसलिए, अनुसूची 2 (बर्थ किराया प्रभार) की टिप्पणी 2 में प्रस्तावित संशोधन कि पोत ‘समुद्री यात्रा पर प्रस्थान करने के लिए पायलट को बुलाएगा’ अनुमोदित किया जाता है। सीएचपीटी के अधिकारियों को 4 घंटे के बाद बर्थ में रुकने के लिए पोत को समय बढ़ाव देने हेतु शक्तियों का प्रत्यायोजन पत्तन से संबंधित एक अंतरिक प्रशासनिक मामला है। इस प्राधिकरण द्वारा अपनाई गई सामान्य पद्धति के अनुसार ‘यातायात प्रबंधक’ शब्द को अनुसूची 2 की टिप्पणी 2 में ‘सीएचपीटी अथवा उसके द्वारा प्राधिकृत व्यक्तियों’ शब्दों द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है। यह सुधार दरों के मान, जहां ऐसा प्रत्यायोजन प्रत्येक अधिकारी के लिए को प्रस्तावित है, में ऐसे सभी स्थानों में समान रूप से किया जाता है।

(ख) बर्थ किराए की समाप्ति के लिए समय-सीमा निर्धारित करते हुए सीएचपीटी के दरों के मान में मौजूदा प्रावधान इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 4 फरवरी, 2000 के आदेश द्वारा जारी साझा तौर पर अपनाने के आदेश पर आधारित है। इस शर्त के अतिरिक्त, इस प्राधिकरण ने अक्टूबर, 2002 में पिछले संशोधन के दौरान सीएचपीटी के दरों के मान में समाप्तेन के लिए गलत संकेत की परिभाषा अनुमोदित की है। यद्यपि, सीएचपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में इन अनुमोदित प्रावधानों को बनाए रखा, फिर भी इसने अपने संशोधित प्रस्ताव में इन प्रावधानों को संशोधित किया है। सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन समुद्री यात्रा की अपनी तैयारी का संकेत दे रहे पोत के तरीके से संबद्ध है। पोत की समुद्री यात्रा की तैयारी के संकेत देने का तरीका 'समुद्री यात्रा के लिए पायलट कों बुलाने' वाले पोत के रूप में वर्णित किया गया है।

'गलत संकेत' शब्द को सीएचपीटी के दरों के मान में भी परिभाषित किया गया है। पत्तन 'गलत संकेत' की मौजूदा परिभाषा का प्रयोग 'पायलट के लिए गलत बुलावा' पर करना चाहता है। इस प्राधिकरण ने मसुगाओं पत्तन न्यास (एमओपीटी) के प्रस्ताव के संदर्भ में अपने दिनांक 15 मार्च, 2004 के आदेश में 'गलत संकेत' के लिए एक विस्तृत परिभाषा निर्धारित की थी।

चूंकि, प्रस्तावित परिवर्तन एमओपीटी के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित परिभाषा प्रदर्शित करता है, शर्त को उचित रूप में संशोधित किया जाता है और दरों के मान में शामिल किया जाता है।

(ग) सीएचपीटी को बर्थ आरक्षण स्कीम और समय-समय पर सरकार द्वारा जारी निदेशों के अनुसार स्कीम के अधीन आने वाले पोतों पर बर्थ आरक्षण प्रभार लगाना समर्थ बनाने के लिए अनुसूची 2 के अंतर्गत नई टिप्पणी 6 को शामिल करना अनुमोदित किया जाता है।

(घ) सीएचपीटी को पोतों को उस अवधि, जब वे सीएचपीटी के बर्थ में निष्क्रिय पड़े रहते हैं, तब पत्तन के उपस्कर्तों की खराबी अथवा बिजली की आपूर्ति बंद होने या सीएचपीटी पर आरोप्य किसी अन्य कारणों में प्रचालन नहीं हो सकता, के लिए बर्थ किराया प्रभार वापस करने के लिए अपने दरों के मान में एक शर्त सम्मिलित करने का सुझाव दिया गया था। यह पत्तन पर आरोप्य उचित स्तर के बाद विलम्ब के लिए प्रयोक्ता को अदा करने की अपेक्षा नहीं करने के सिद्धांत से उत्पन्न होता है। सीएचपीटी ने तर्क दिया है कि माफी की अनुमति दी जाती है, जब भी कोई पोत सीएचपीटी पर आरोप्य कारणों से बर्थ में निष्क्रिय रहने के लिए बाध्य होता है और दरों के मान में कोई विशिष्ट शर्त शामिल करने की आवश्यकता नहीं है। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि दरों के मान में विशेष शर्त को शामिल करने की आवश्यकता मामले में पारदर्शिता सुनिश्चित करने और मामला-प्रति-मामला आधार पर विवेक के संभव प्रयोग से बचने के लिए है। ऐसी ही समान शर्त सीओपीटी, पीपीटी (एमसीएचपी), वीसीपीएल आदि के दरों के मान में शामिल की जा चुकी है। इसलिए, यह शर्त कि उस अवधि, जिसमें कोई पोत पत्तन के उपस्कर की खराबी अथवा विद्युत आपूर्ति बंद होने या सीएचपीटी पर आरोप्य अन्य किसी कारणों से बर्थ में निष्क्रिय रहने के लिए बाध्य होता है, के लिए कोई बर्थ किराया प्रभार देय नहीं होगा, को दरों के मान में शामिल किया जाता है।

(ज) (i) बर्थ किराया प्रभार में एक घाट क्रेन का प्रयोग शामिल होता है। प्रस्तावित लंगरगाह शुल्क को बर्थ किराया प्रभार के साथ संबद्ध किया जाता है। लंगरगाह में किसी पोत से क्रेन भाड़ा घटक के भी भुगतान करने की अपेक्षा करने का कोई औचित्य नहीं है। इस संबंध में एक प्रश्न पूछने पर सीएचपीटी ने विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों के लिए लगाए जाने योग्य लंगरगाह शुल्क को मात्राकृत किया है और बर्थ किराया प्रभार से लंगरगाह शुल्क को अलग करते हुए संशोधित दरें प्रस्तावित की हैं। तथापि, पत्तन ने लंगरगाह शुल्क की प्रस्तावित संशोधित दरों के लिए कोई लागत परिकलन प्रस्तुत नहीं किया है। परंतु, इसने पूर्व प्रस्तावित दरों से लंगरगाह शुल्क की दर कम कर दी है। इसलिए, विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों के लिए लंगरगाह शुल्क की प्रस्तावित दरों को दरों में कोई वृद्धि किए बिना अनुमोदित किया जाता है।

(ii) मौजूदा व्यवस्था में लंगरगाह शुल्क अलग से उन पोतों पर लगाए जाने योग्य है, जो बंध स्थल पर लंगरगाह डालते हैं और पोत जो बंध स्थल के अतिरिक्त किसी अन्य स्थान पर लंगर डालते हैं। सीएचपीटी ने यह वर्णन करते हुए कि लंगरगाह शुल्क आबद्ध बंदरगाह के भीतर बंध स्थल पर और आबद्ध बंदरगाह के बाहर बंध स्थल के अतिरिक्त किसी अन्य स्थान पर लगाए जाने योग्य है; प्रशुल्क मदों के इन विवरणों का विस्तार करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि, प्रस्तावित विस्तारण स्पष्टता के साथ बंध स्थल को परिभाषित करने के प्रयोजनार्थ है, इसलिए प्रशुल्क मद का संशोधित विवरण अनुमोदित किया जाता है।

(iii) आबद्ध बंदरगाह के बाहर बंध स्थल के अतिरिक्त किसी अन्य स्थान पर पोत, जिन्हें किसी कारण से आबद्ध बंदरगाह से बाहर अंतरित किया जाता और पुनः बर्थ में लगाया जाता है; पर ही लंगरगाह शुल्क लगाना प्रतिबंधित करने के बारे में प्रस्तावित टिप्पणी एक सहमत्य शर्त है और यह प्राधिकरण इसे स्वीकार करने का इच्छुक है।

(च) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.5.1 में निर्दिष्ट है कि वर्ध किराया प्रभार प्रदान नहीं की गई सेवाओं/सुविधाओं के मुख्य संघटकों के लिए छूट सहित तुलनीय सेवाओं/सुविधाओं वाली वर्त्तों को समूहबद्ध करके निर्धारित किया जाएगा। जैसा पहले वर्णन किया जा चुका है, प्रशुल्क प्रस्ताव एक सहमत प्रस्ताव है। सीएचपीटी ने विभिन्न सेवाओं को संयोजित करके एक दर नियत की है और प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर मदकृत छूट खंड हटा दिया है। वर्ध किराए की प्रस्तावित मिश्रित दर अनुमोदित की जाती है।

(xxiii) (क) मौजूदा व्यवस्था में लौह-अयस्क पोतों और लौह-अयस्क के अतिरिक्त पोतों के लिए पायलिटिज शुल्क की दरें छ: जीआरटी स्लैब में अलग से निर्धारित की गई हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश पायलिटिज शुल्क के लिए तीन स्लैब की संरचना का निर्धारण निर्दिष्ट करते हैं। इसके अतिरिक्त, इस शर्त के अनुसार पायलिटिज शुल्क की इकाई दर जीआरटी स्लैब बढ़ाने के लिए घटनी चाहिए, ताकि यह बड़े आकार वाले पोतों के लिए आकर्षक बनी रहे।

यहां तक कि यद्यपि सीएचपीटी के प्रारंभिक प्रस्ताव ने प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित स्लैब संरचना के यौक्तिकीकरण का अनुपालन किया है, फिर भी प्रयोक्ताओं ने छोटे आकार के पोतों पर प्रभाव पड़ने के वृद्धिगत सर्वसम्मति से ऐसे यौक्तिकीकरण का विरोध किया है। बाद में हुई सर्वसम्मति के आधार पर पत्तन ने गैर-लौह-अयस्क पोतों के लिए मौजूदा छ: स्लैब की संरचना बनाए रखने का प्रस्ताव किया है।

(ख) लौह-अयस्क पोतों के संबंध में प्रस्तावित स्लैब संरचना संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप है, परंतु प्रस्तावित इकाई दर ऐसी नहीं है। सीएचपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित स्लैब संरचना और दरों पर प्रयोक्ताओं द्वारा सहमति है और राजस्व निष्प्रभावी स्थिति बनाए रखने के लिए इकाई दर में विषयन किया जाना होगा। तथापि, सीएचपीटी ने स्वीकार किया है कि दरों में वृद्धि की प्रस्तावित (सहमत्य) मात्रा के साथ मौजूदा छ: स्लैब की संरचना लौह-अयस्क पोतों के लिए भी बनाई रखी जा सकती है।

(ग) मौजूदा दरों के मान में प्रावधानों के अनुसार, बड़े आकार वाले पोत छोटे आकार के पोतों की तुलना में अधिक पायलिटिज शुल्क अदा करते हैं, क्योंकि पायलिटिज शुल्क की इकाई दर पोतों के जीआरटी में वृद्धि के साथ बढ़ती है। इस मौजूदा स्थिति की तुलना में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में परिवर्तित यौक्तिकीकरण, यदि लागू किया जाता है, तब छोटे आकार वाले पोतों से राजस्व प्रभारों में तीव्र वृद्धि का बोझ बहन को करना पड़ेगा।

सीएचपीटी के प्रशुल्क की समीक्षा संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन के बाद पहली बार की जा रही है। यह मानते हुए कि मौजूदा पायलिटिज स्लैब संरचना के एक ही बार में यौक्तिकीकरण से सीएचपीटी को और प्रयोक्ताओं को कठिनाई होगी, यह प्राधिकरण पायलिटिज शुल्क की दरों में उपयुक्त समायोजनों के साथ पत्तन और प्रयोक्ताओं द्वारा संयुक्त रूप से प्रस्तावित गैर-लौह-अयस्क पोतों पर पायलिटिज शुल्क लगाने के लिए मौजूदा छ: स्लैब की संरचना जारी रखना अनुमोदित करने का इच्छुक है।

जैसा पहले वर्णन किया गया है, लौह-अयस्क पोतों पर लगाए जाने योग्य पायलिटिज शुल्क का प्रस्तावित प्रतिपादन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पूर्णतः अनुरूप नहीं है, यद्यपि यह एक सहमत्य प्रतिपादन है। बड़े आकार के लौह-अयस्क पोतों से अन्यत्र हुए घाटे को पूरा करने के लिए अधिक भुगतान करने की अपेक्षा करने की स्थिति न केवल प्रशुल्क दिशानिर्देशों के विरुद्ध है, बल्कि भेदभूत भी है। अगर लौह-अयस्क पोतों के लिए मौजूदा छ: स्लैब की संरचना जारी रखने की अनुमति दी जाती है तो प्रभाव कम किया जा सकता है। उल्लेखनीय रूप से सीएचपीटी को मौजूदा स्लैब की संरचना जारी रखने में कोई आपत्ति नहीं है। इस परिस्थिति में, यह प्राधिकरण वृद्धि की सहमत्य मात्रा का प्रयोग करते हुए मौजूदा आधार दर में उपयुक्त समायोजन के साथ लौह-अयस्क पोतों के लिए मौजूदा स्लैब संरचना जारी रखने का अनुमोदन करने का इच्छुक है।

(घ) जबकि दिशानिर्देशों से विषयन की अनुमति एककालिक उपाय के रूप में विशेष परिस्थितियों के अधीन दी जा सकती है, वहीं इस प्रशुल्क मद को युक्तिसंगत बनाने की आवश्यकता की हमेशा के लिए अनदेखी नहीं की जा सकती। सीएचपीटी को उपयुक्त रूप से आधार दर निर्धारित करके अगली समीक्षा के समय इस प्रशुल्क मद का उपयुक्त यौक्तिकीकरण लागू करने का प्रयास करना चाहिए, ताकि अगर बिल्कुल आवश्यक हो, वृद्धि का प्रभाव कुल मिलाकर सभी श्रेणियों में धीरे-धीरे होगा।

(ङ) (i) पायलिटिज शुल्क की मौजूदा सामान्य टिप्पणी-1 को यह वर्णन करने के लिए कि प्रयोक्ता के अनुरोध पर हॉट मूव में एक अंतरण प्रचालन प्रस्तावित पायलिटिज शुल्क में शामिल होगा, थोड़ा संशोधित करना प्रस्तावित है। प्रस्तावित संशोधन, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के संगत प्रावधान के अनुरूप नहीं है, क्योंकि प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर अंतरण पर पृथक अंतरण प्रभाव लगता है। इसे इंगित करने पर सीएचपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित संशोधन प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर है और स्वीकार किया कि प्रस्तावित संशोधन, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं है। तत्पश्चात, सीएचपीटी ने इंगित किया है कि चूंकि पायलिटिज शुल्क को 15% बढ़ाने के उसके प्रारंभिक प्रस्ताव को पायलिटिज शुल्क में एक अंतरण प्रचालन को शामिल नहीं करने की चर्चा के बाद परस्पर सहमत्य दर के रूप में घटाकर 5% किया गया है, इसलिए मान 3.2 की प्रस्तावित सामान्य टिप्पणी 1 को संशोधित किया जा सकता है। तदनुसार, उक्त टिप्पणी को उपयुक्त रूप से संशोधित किया जाता है।

(ii) मौजूदा व्यवस्था में, सीएचपीटी बाहरी लंगरगाह में पोतों के अंतरण को अंतरण नहीं मानता; बल्कि ऐसे अंतरण को संपूर्ण पायलिटिज कार्रवाई भानता है। उसी पत्तन प्रवेश के अधीन पोत द्वारा पुनः प्रवेश पर नया पायलिटिज शुल्क लगेगा। यह स्थिति इस अपदाद के साथ कि 'पत्तन की सुविधा' के लिए बाहरी लंगरगाह में पोत का ऐसा अंतरण पायलिटिज कार्रवाई नहीं माना जाएगा, अनुसूची 3.2 की टिप्पणी 3. के अधीन बनाई रखी गई है। पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण इस बात का ध्यान दिए बिना कि ऐसा कार्य तरंग-रोध के भीतर अथवा बाहर है, प्रभार्य सेवा नहीं हो सकता। इसलिए, प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया जाता है।

(च) (i) अनुसूची 4.1 के अधीन सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित अंतरण प्रभार लगाने के लिए स्लैब संरचना संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप है। तथापि, तीसरे स्लैब के लिए प्रस्तावित अंतरण प्रभार की इकाई दर प्रशुल्क दिशानिर्देश के अधीन दी गई शर्त के अनुरूप नहीं है। इस संबंध में आवश्यक संशोधन के लिए हमारे अनुरोध के बावजूद पत्तन ने दरों के मान में संशोधन नहीं किया है, यद्यपि इसने अपने संगत पत्राचार में ऐसा वर्णन किया है। विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों के लिए तीसरे स्लैब के लिए संगत अंतरण प्रभार उपयुक्त रूप से संशोधित किए गए हैं। चूंकि, सर्वसम्मत प्रस्ताव अंतरण प्रभारों की दरों में वृद्धि के बारे में मौन है, इसलिए प्रस्तावित दरों संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार दूसरे और तीसरे स्लैब की दरों में संशोधन के शर्ताधीन बनाई रखी जाती है।

(ii) पूर्व में सीएचपीटी के दरों के मान में पायलिटिज शुल्क में आगम पायलिटिज, बहिंगम पायलिटिज और प्रयोक्ता की सुविधा पर एक अंतरण प्रदान करना शामिल होता था। तथापि, कोल्ड मूव प्रदानकर्ताओं के लिए पहले अंतरण और बाद के अंतरणों के लिए प्रभार निर्धारित पायलिटिज प्रभारों के 50% पर अलग-अलग लगाए जाने योग्य थे। अब, सीएचपीटी ने कोल्ड मूव में अंतरण प्रभारों, जिनका पायलिटिज शुल्क की दर से संबद्धता की मौजूदा प्रणाली की बजाय अंतरण प्रभार से संबद्धता होगी, को नियंत्रित करने के लिए अनुसूची 4.1 के अधीन एक विशिष्ट टिप्पणी-2 समिलित की है। कोल्ड मूव के लिए अंतरण प्रभारों की दर भी कोल्ड मूव में पहले अंतरण के लिए मौजूदा 50% से बढ़ाकर 100% और कोल्ड मूव में तत्पश्चात अंतरण के लिए 200% की गई है। इस तथ्य पर धिचार करते हुए कि अंतरण प्रभार पायलिटिज शुल्क की अपेक्षा कम है, प्रभार की प्रतिशतता में वृद्धि का परिणाम आवश्यक रूप से संबंधित पोतों पर उच्चतर प्रशुल्क का बोझ नहीं हो सकता। इसलिए, सहमत्य प्रतिपादन अनुमोदित किया जाता है।

(iii) 'पत्तन सुविधा' के मौजूदा प्रावधानों को बनाए रखते हुए सीएचपीटी ने दरों के मान 4.1 के अधीन टिप्पणी 4(vii) में पत्तन सुविधा के लिए अंतरण की नई स्थिति प्रस्तावित की है। यह विशिष्ट कार्गो पोत के लिए नामोर्डिष्ट वर्थ से 'अन्य किसी कार्गो पोत' के नामोर्डिष्ट वर्थ में विशिष्ट कार्गो पोत के स्थान देने के लिए किसी अन्य वर्थ में अंतरण से संबंधित है। चाहे यह स्थिति पत्तन सुविधा के लिए उत्पन्न होती है या नहीं, यह बहस की बात है। फिर भी, इस संबंध में पत्तन के नियंत्रण पर निर्भर रहते हुए प्रस्तावित शामिल करना अनुमोदित किया जाता है।

(xxiv) मौजूदा घाटशुल्क अनुसूची टन भार/यात्रा आधारित दरों और मूल्यानुसार दरों का समूह है। सीएचपीटी ने थोड़े संशोधन से घाटशुल्क की मौजूदा दरों को आधार दरों के रूप में प्रस्तावित किया है। घाटशुल्क अनुसूची में प्रस्तावित परिवर्तन नीचे विश्लेषित किया गया है:

(क) मौजूदा व्यवस्था में सभी किस्मों के अम्ल पर घाट शुल्क लगाने के लिए मापन की इकाई पैकेजबंडी पर निर्भर करते हुए 'टन भार' और 'यात्रा' पर लागू होती है। घाट शुल्क दरें भी भिन्न-भिन्न होती हैं। सीएचपीटी ने प्रति टन आधार पर लगाई जाने वाली आधार दर के रूप में 58 रुपए की एकल दर प्रस्तावित की है। चूंकि, पत्तन ने अम्ल पर घाट शुल्क लगाना युक्तिसंगत बनाया है और प्रस्तावित आधार दर सहमत्य दर होने के कारण, इस प्राधिकरण को प्रस्तावित यौक्तिकीकरण का अनुमोदन करने पर कोई आपत्ति नहीं है।

(ख) कोयले और कोक पर लगाए जाने वाले 13 रुपए प्रति टन के मौजूदा घाट शुल्क दर के संदर्भ में, सीएचपीटी ने आधार दर के रूप में 23 रुपए प्रतिटन की उच्चतर दर प्रस्तावित की है। इस वृद्धि का औचित्य देने के लिए कहे जाने पर पत्तन ने स्पष्ट किया है कि इसने 13 रुपए की मूल घाट शुल्क दर और भीतरी बंदरगाह में धुलाई हेतु कोयला प्रहस्तन के लिए 10 रुपए की अतिरिक्त लेवी को एक साथ मिला दिया है। वास्तव में, 10 रुपए की यह अतिरिक्त लेवी एक नई प्रशुल्क मद है, जिसे दरों के मान में शामिल किया जाना है।

जैसाकि सीएचपीटी द्वारा सूचित किया गया है कि यह कोयला प्रहस्तन के सुधार और घाटों एवं सड़कों की धुलाई के लिए 1 मई, 1996 से यह अतिरिक्त लेवी एकत्र करता रहा है। इसलिए, दरों के संयोजन से प्रयोक्ताओं पर कोई अतिरिक्त बोझ नहीं पड़ेगा। उल्लेखनीय है कि पत्तन ने धुलाई प्रभार से उत्पन्न आय को अपने आय अनुमानों में शामिल किया है। इस स्थिति के मद्देनजर, यह प्राधिकरण 10/-रुपए के धुलाई प्रभार का 13/-रुपए के वर्तमान घाट शुल्क दर के साथ विलय को अनुमोदित करने का इच्छुक है। जबकि प्रयोक्ता इन दोनों पर शुल्क मदों के विलय के लिए सहमत हो गए हैं, इसलिए 23/-रुपए की विलय की गई दर में किसी प्रकार की वृद्धि के लिए कोई सर्वसम्मति नहीं हुई है। अतः 23/-रुपए की घाट शुल्क जारी रहेगी।

(ग) तापीय कोयला संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.3 के अनुसार तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती प्रशुल्क का लाभ प्राप्त नहीं करता। सभी किस्म के चारकोल वाले तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क प्रदान करने के लिए सीएचपीटी ने 23 रुपए का आधार दर और तटीय कार्गो के लिए लागू दर निर्धारित करते हुए इस संबंध में पृथक प्रशुल्क मद प्रस्तावित की है। पूर्ववर्ती पैराग्राफों में सभी किस्म के कोयला, कोक के लिए प्रशुल्क मद हेतु किए गए विश्लेषण के आलोक में सभी किस्म के चारकोल के लिए आधार दर भी प्रति मीट्रिक टन 23 रुपए अनुमोदित की जाती है। चूंकि, तापीय कोयले और सभी किस्म के कोक के अतिरिक्त कोयला भी तटीय रियायत के लिए पात्र हैं और इस प्रशुल्क मद की नामावली सही स्थिति प्रदर्शित करने के लिए संशोधित की जाती है।

(घ) मौजूदा प्रावधान में पीओएल उत्पादों के लिए घाट शुल्क प्रति 1000 लीटर 33 रुपए पर लगाने योग्य है। सीएचपीटी की सीपीसीएल के साथ एक द्विपक्षीय व्यवस्था है, जिसके द्वारा मौजूदा प्रावधान उच्चतम दर रहते हुए 10 रुपए की रियायती दर लगाई जा रही है। सीएचपीटी, के अनुरोध पर सीपीसीएल कार्गो पर लगाए जाने योग्य प्रति 1000 लीटर 10 रुपए के घाट शुल्क की दर भी उपयुक्त रूप से टिप्पणी के रूप में दरों के मान में सम्मिलित की जाती है।

(ङ) घाट शुल्क की मौजूदा अनुसूची में मद 'खाद्य पदार्थ और सभी किस्म के आटे' पर प्रति टन 40.20 रुपए की दर पर घाटशुल्क लगता है और 'फल तथा सब्जियों' पर प्रतिटन 26 रुपए की घाट शुल्क दर प्रभार्य होती है। इन प्रशुल्क मदों के अतिरिक्त, किरणाना सामग्री, चीनी आदि को शामिल करने वाली अन्य प्रशुल्क मद पर 32.50 रुपए प्रति टन का घाट शुल्क लगता है। सीएचपीटी ने इन तीन मदों का विलय कर दिया है और अध्याय-III, मान-1, क्रम सं 028 में 32.50 रुपए प्रति टन की आधार दर के साथ एकल प्रशुल्क मद प्रस्तावित की है। मौजूदा खाद्य मदों का एक प्रशुल्क मद में प्रस्तावित विलय और प्रति मीट्रिक टन 32.50 रुपए की प्रस्तावित आधार दर सर्वसम्मति से उत्पन्न हुई है, जिसे अनुमोदित किया जाता है।

(च) इस प्राधिकरण ने अक्टूबर, 2002 में मूल्यानुसार दर संरचना की जांच करने और जहां तक संभव हो, कुछ नियमित मदों को उनके प्रहस्तन की लागत के संदर्भ में टनभार आधारित घाटशुल्क दरों में परिवर्तित करने का सीएचपीटी को सुझाव दिया था। इस संबंध में कोई निश्चित प्रगति नहीं देखी गई है। सीएचपीटी को नोट करना चाहिए कि मूल्यानुसार घाटशुल्क दरों संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथानिर्दिष्ट वर्ष 2005 से अधिकतम पांच वर्षों की अवधि में चरणबद्ध रूप से समाप्त की जानी होंगी। इसलिए, इसे अगली समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव तैयार करते समय प्रभारित करने की मूल्यानुसार विधि को निश्चित रूप से समाप्त करना चाहिए।

(छ) 'घाटशुल्क' शब्द की परिभाषा पत्तन में प्रहस्तन किए गए सभी कार्गो पर वसूली योग्य मूल देयताओं के रूप में दी जाती रही है, जिसका अर्थ यह होता है कि घाटशुल्क पत्तन द्वारा प्रदान की जाने वाली सामान्य सुविधा के लिए शुल्क है। उस मामले में यह स्पष्ट नहीं है कि सीएचपीटी द्वारा विभिन्न कार्गो के लिए घाटशुल्क की विभेदक दरें क्यों प्रस्तावित की जाती हैं। यह मानना होगा कि एक बार में ऐसी विभेदक दरों को युक्तिसंगत बनाने से पत्तन और प्रयोक्ताओं, दोनों पर गम्भीर वित्तीय प्रभाव पड़ेगा और इसलिए धीरे-धीरे प्रयास किए जाने चाहिए। सीएचपीटी को घाटशुल्क अनुसूची को युक्तिसंगत बनाने की प्रक्रिया प्रारंभ करने का सुझाव दिया जाता है।

(xxv) (क) एफआईएमआई ने लौह-अयस्क प्रहस्तन प्रभार और प्रणाली निपटान प्रभार की मौजूदा दरों में 110% की वृद्धि के लिए सीएचपीटी के प्रारंभिक प्रस्तुत पर आपत्ति की है। एफआईएमआई ने अपनी आपत्ति के लिए आंकड़े प्रस्तुत किए हैं और चालू प्रशुल्क की पर्याप्तता का तर्क दिया है। एफआईएमआई की आपत्ति कुछ अनुमानों और लागत व्यौरों में समायोजन के साथ लौह-अयस्क प्रहस्तन कार्यकलाप की लागत और वित्तीय व्यवस्था के विश्लेषण पर आधारित है।

सीएचपीटी द्वारा जैसा सही रूप में इंगित किया गया है, एफआईएमआई द्वारा प्रस्तुत विश्लेषण अनुमानों की तुलना में वास्तविक लागत के संदर्भ में है। सीएचपीटी ने एफएंडएम व्याय के आबंटन और लौह-अयस्क प्रहस्तन कार्यकलाप पर प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्याय के विभाजन पर एफआईएमआई द्वारा व्यक्त चिन्ताओं पर ध्यान दिया है। यह उल्लेखनीय है कि चालू प्रशुल्क की यथास्थिति बनाए रखने के लिए एफआईएमआई की सिफारिशें पूर्व वर्षों 2003-04 से 2005-06 तक के लिए निकाले गए उसके हिसाब पर आधारित हैं और एफआईएमआई ने 7.5 मिलियन टन की क्षमता की तुलना में 10 मिलियन टन लौह-अयस्क के यातायात का अनुमान लगाया है। एफआईएमआई यह इंगित करने में सही है कि क्षमता स्थिर रहते हुए उच्चतर उत्पादन प्रहस्तन की इकाई लागत कम कर देगा और इस प्रकार यह प्रशुल्क में वृद्धि की आवश्यकता नकार देगा। तथापि, सीएचपीटी ने वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान केवल 7.5 मिलियन टन लौह-अयस्क यातायात का अनुमान लगाया है। यातायात के इस अनुमान से लौह-अयस्क प्रहस्तन कार्यकलाप आरओसीई के बाद वर्ष 2006-07 के लिए 23.18 करोड़ रुपए और वर्ष 2007-08 के लिए 23.75 करोड़ रुपए का घाटा प्रदर्शित करता है। घाटे की यह स्थिति चालू प्रशुल्क के स्तर में वृद्धि की आवश्यकता बताती है। यह मानना होगा कि सीएचपीटी ने प्रयोक्ताओं के परामर्श से 110% की प्रस्तावित वृद्धि घटाकर 46.65% कर दी है। संदर्भाधीन कार्यकलाप के लिए लागत विवरण द्वारा यथा प्रकटित 46.93 करोड़ रुपए की कुल राजस्व घाटे

की स्थिति की तुलना में प्रस्तावित वृद्धि के कारण 42.48 करोड़ रुपए के पूर्वानुमानित कुल अतिरिक्त राजस्व को देखते हुए वृद्धि की प्रस्तावित मात्रा घाटे की स्थिति के भीतर है।

(ख) सीएचपीटी ने अध्यायन-III मान-4, क्रम सं0 4 में प्रति मीट्रिक टन अथवा उसके भाग पर 15 रुपए “दुलाई सहित विशेष पत्तन प्रभार” लगाने के लिए प्रशुल्क की एक नई मद प्रारंभ की है। यह प्रयोक्ताओं द्वारा सहमत्य सर्वसम्मत दर है, जिसे अनुमोदित किया जाता है।

(ग) संबंधित प्रयोक्ताओं के साथ परामर्श से पत्तन ने प्रति मीट्रिक टन 85/-रुपए के लौह-अयस्क प्रहस्तन प्रभार के अतिरिक्त प्रति मीट्रिक टन 5/-रुपए की पृथक प्रदूषण लेवी प्रस्तावित की है। एचसीसी ने बाद में सुचित किया है कि 85/-रुपए के प्रहस्तन प्रभार में 5/-रुपए की प्रदूषण लेवी शामिल है। लौह अयस्क प्रहस्तन कार्यकलाप के अधीन राजस्व घाटे को देखते हुए 85/-रुपए प्रति मीट्रिक टन का प्रस्तावित प्रहस्तन प्रभार अनुमोदित किया जाता है। 5/-रुपए प्रति मीट्रिक टन की प्रदूषण लेवी अलग से लगाई जानी है। यंत्रीकृत अयस्क प्रहस्तन संयंत्र के निपटान के लिए अन्य सहमत्य प्रभार और रेल द्वारा कार्गो वहन के लिए विशेष प्रभार भी अनुमोदित किए जाते हैं।

(घ) मौजूदा प्रावधान “प्रहस्तन प्रभार” और “प्रहस्तन प्रणाली सफाई प्रभार” पर 40% की छूट की अनुमति देता है, जबकि लौह-अयस्क रायापुरम रेलवे यार्ड में वैगनों से हाथ द्वारा उतारा जाता है और निर्यातकों की लागत पर नौमरण के लिए यंत्रीकृत अयस्क प्रहस्तन संयंत्र तक उसकी अंतः दुलाई की जाती है। चूंकि, एमओएचपी के माध्यम से लौह-अयस्क प्रहस्तन के लिए मौजूदा प्रभार संशोधित किए जाते हैं, इसलिए रुपए के रूप में परिणामी छूट भी संशोधित की जाती है।

(xxvi) प्रदूषण लेवी कोयला, कोक, उर्वरक आदि जैसे कुछ अन्य शुष्क थोक कार्गो पर अधिरोपित की जानी प्रस्तावित है। इस प्राधिकरण के कुछ अन्य महापत्तनों में प्रयुक्त “प्रदूषणकर्ता अदा करते हैं” के सिद्धांत को ध्यान में रखते हुए ऐसी लेवी अनुमोदित करने की कोई शर्त नहीं है। यहां यह उत्तेजक करना उचित है कि प्रदूषण लेवी की मात्रा का औचित्य देने के लिए सीएचपीटी द्वारा लागत और प्रस्तुत नहीं किए गए हैं। यद्यपि, सर्वसम्मत दर कार्यान्वयित करने के लिए अनुमति दी जा सकती है, फिर भी सीएचपीटी को प्रदूषण लेवी से हुई आय और प्रदूषण नियंत्रण में किए गए व्यय को प्रदर्शित करते हुए पृथक लेखा रखने का परामर्श दिया जाता है। यह लेखा सीएचपीटी द्वारा प्रदूषण लेवी की दर में किसी समायोजन का निर्णय लेने के लिए अगली समीक्षा के समय प्रस्तुत किया जाना चाहिए।

जबकि पत्तन ने कुछ मौजूदा शुष्क थोक कार्गो, जिनपर प्रदूषण लेवी लगेगी, को निर्दिष्ट किया है, वहीं इसने नए कार्गो, जो संपूर्ण रूप से उसके विवेक पर भविष्य में आ सकते हैं, पर उसका प्रयोग छोड़ दिया है। पत्तन के लिए ऐसा अनियंत्रित विवेक वांछनीय नहीं है। जब सीएचपीटी नए कार्गो पर यह लेवी अधिरोपित करने का प्रस्ताव करता है, तब यह संबंधित प्रयोक्ताओं की सहमति से ऐसा कर सकता है। असहमति के मामले में पत्तन को मुद्दा निर्णय के लिए इस प्राधिकरण को भेजना चाहिए।

(xxvii) मौजूदा प्रावधान के अनुसार सीएचपीटी प्रति टन अथवा उसके भाग के लिए 5/- रुपए विशेष पत्तन सेवा प्रभार लगाता है और यह सेवा प्रभार लगाने के लिए पत्तन द्वारा प्रदान की गई सेवा दरों के मान में सूचीबद्ध नहीं की जाती है। तथापि, सीएचपीटी ने स्पष्ट किया है कि यह रेलवे प्रणाली के अन्य अनुरक्षण के लिए यह सेवा प्रभार संग्रहित करता है।

सर्वसम्मति प्रस्ताव के भाग के रूप में, सीएचपीटी ने 5/- रुपए की मौजूदा दर में 50% की वृद्धि कर दी है, जिसे अनुमोदित किया जाता है।

(xxviii) (क) उत्तराई, नौमरण और सुपुर्दी के लिए चल क्रेनों को किराए पर लेने के लिए प्रभारों के सदर्भ में पत्तन क्रेन भाड़ा प्रभार वसूल नहीं करेगा, जब उसको क्रेन/जहाज के अपने डेसिक का प्रयोग मान-8 की टिप्पणी (3)(ख) में सूचीबद्ध मौजूदा प्रावधान के अनुसार कार्गो के ढेर लगाने और सुपुर्दी के लिए प्रत्यक्ष सुपुर्दी/प्रत्यक्ष नौमरण के मामले में किया जाता है। पत्तन व कार्गो को ढेर में लगाने और सुपुर्दी के अतिरिक्त कार्गो को उतारने और जहाज के हैच में भरने की सेवाएं शामिल करने के लिए इस प्रावधान को संशोधित किया है। चूंकि पत्तन ने मौजूदा प्रावधान को उदारीकृत किया है इसलिए अध्याय-III, मान-8 की टिप्पणी 3(क) (कार्गो-संबद्ध प्रभार) में प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया जाता है।

(ख) जब कार्गो को ढेर में लगाया अथवा सुपुर्द किया जाता है या कार्गो को उतारकर मान 8 की मौजूदा टिप्पणी (3)(क) के अनुसार सामान्य सुपुर्दी/सामान्य नौमरण के मामले में जहाज के हैच में भरा जाता है, तब निर्धारित क्रेन किराया प्रभार का दुगुना प्रभार लगता है। सीएचपीटी स्पष्ट रूप से यह वर्णन करना चाहता है, कि ऐसे प्रभार तब लगाए जाने योग्य हैं जब कार्गो को अपनी प्रचालनात्मक कार्यविधि स्पष्ट करने के लिए मार्गस्थ क्षेत्र से भेजा जाता है। मान 8 की टिप्पणी 3(ग) में प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया जाता है।

(ग) पत्तन द्वारा प्रस्तावित दूँस का वर्णन है कि दूँस को द्वारा लगाना है, जब कार्गो को द्वेर पर लगाने अथवा मार्गस्थ क्षेत्र से भेजे विना हुक स्प्लेन २, रुपये का दूँस लगाना है जब तक जाता है। जैसा सीसीएचए द्वारा इंगित किया गया है जब कार्गो को किसी पोत से घाट पर लगाने का दूँस द्वेर लगाने का प्रचालन नहीं होता। चूंकि, “द्वेर में लगाने और रामुर्गी” का एक प्रचालन है जो दूँस का लगाना है, इसलिए निर्धारित प्रभार दो बार लगाने का कोई औचित्य नहीं है।

5 युवातान पर पत्तन प्रचालन के लिए प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर उपस्कर स्वयं पर आरोप्य कारणों से उपयुक्त उपस्कर प्रदान करने की अनुमति देने वाली जाना है। सीएचपीटी ने प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर प्रयोक्ताओं को उपस्कर सत्तन के पास भी उपलब्ध हैं, ऐसे उपस्करों के लिए 10% प्रभार लाने की अनुमति देने वाली है। इनमें मान-8 की टिप्पणी 4 और अध्याय-III के मान-11, खंड 1 की वस्तुली की अनुमति देने का आशय पत्तन द्वारा अपने उपस्कर के बड़े में विवेश की संरक्षण करना था।

सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित व्यवस्था में यह इस बात पर ध्यान दिए विना कि क्या ऐसे उपस्कर पत्तन के पास उपलब्ध हैं या नहीं, निजी उपस्कर की अनुमति देगा। यह स्पष्ट नहीं है कि पत्तन अपने पास उपलब्ध उपस्कर का उपयोग कैसे सुनिश्चित करेगा। ऐसे उपस्कर के कम उपयोग से प्रयोक्ताओं पर प्रशुल्क का दोष बढ़ेगा। चूंकि, निजी उपस्करों की अनुमति देना प्रबंधकीय निर्णय है, इसलिए यह प्राधिकरण अपने निवेश का पूर्ण उपयोग सुनिश्चित करने के बारे में पत्तन न्यास को धीतावनी देना छोड़कर निर्णय में हस्तक्षेप नहीं करना चाहता। इसके अतिरिक्त, पत्तन को निजी उपस्करों की अनुमति देने और संबद्ध कार्यकलापों को विनियमित करने तथा उसे व्यापार जगत को अधिसूचित करने के बारे में स्पष्ट कार्यविधि तैयार करनी चाहिए।

यहां तक कि गद्यपि, प्रयोक्ताशों ने पढ़ते निजी वर्तनाएँ दी अनुमति देने के लिए 10% प्रभार हटाने की मांग उठाई थी, फिर भी उन्होंने बदले दी कि यांग इस्तेन किया है 6%। यांग के पास अनुपलब्ध उपस्कर के मामले में भी ऐसी लेवी लगाने के प्रस्ताव का उपलब्ध किया गया था। यांग इसमें प्रवर्तनाएँ 10% की लेवी लगाते किया जाता है। चूंकि, यह लेवी निजी उपस्कर के प्रवेश के लिए शुल्क की प्रवृत्ति की है, इसलिए परमाणु विभाग इसका कियाया प्रभारों से प्रभार को अलग करना चाहिए। पत्तन द्वारा प्रशुल्क की अगली संरक्षण के लिए अपना प्रतिवाद तैयार करते रहमें इस पहलु को ध्यान में रखना चाहिए।

(xxix)(क) घाट क्रेन के किराये के लिए प्रभारों के संदर्भ में सीएचपीटी के दरों के मान में मौजूदा प्रावधान के मान-9 के अधीन तीन श्रेणियां हैं। ये श्रेणियां “5 टन की क्षमता तक”, “5 टन से 10 टन तक की क्षमता” और “10 टन से अधिक से लेकर 15 टन क्षमता तक” द्वारा सूचित किया गया है। 5 टन की क्षमता के घाट क्रेन नहीं हैं, इसलिए इसने पहली श्रेणी हटा दी है। मान-9, मद सं 1 में संशोधित व्यवस्था में प्रस्तावित “10 टन की क्षमता तक” के मौजूदा दूसरी श्रेणी के क्रेनों के लिए लागू मौजूदा किराया प्रभार बनाए रखने का इसका प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।

(ख) मौजूदा व्यवस्था में क्रेनों की तीसरी श्रेणी के संदर्भ में सीएचपीटी ने नए 15 टन वाले इलेक्ट्रिक लेवल लिफ्टिंग घाट क्रेनों सहित सभी उपरकरों को कथित रूप से समूहीकृत करते हुए प्रति पाली 7000/-रुपए की नई दर प्रस्तावित की है। यहां यह उल्लेख करना सन्तान है कि 15 टन के ईएलएल घाट क्रेनों के लिए किराया प्रभार नियत करने के अपने पूर्व प्रस्ताव के संदर्भ में सीएचपीटी को सामान अमता के उपस्करों के लिए दरों के मान में मौजूदा दर अपनाने और संगत कार्रवाई में इस प्राधिकरण द्वारा उठाए गए विभिन्न दिक्षुदों को ध्यान में रखते हुए परामर्शदाताओं से परामर्श करके अपना प्रस्ताव दुबारा तैयार करने का सुन्दर दिया गया था। अब, पत्तन ने सुनिश्चित किया है कि जराने १५-१५ टन के ईएलएल घाट क्रेनों सहित अन्य क्षमता वाले क्रेनों को समूहबद्ध करके दरों की राज्याभिन्नता बरीचा है। “10 टन से अधिक, परंतु 15 टन से अनधिक के क्रेनों” के लिए सहमत्य दरें अनुमोदित की जाती हैं।

(ग) मान-9 के नए हड्डी क्षति तथा मरम्मत की लागत प्रयोक्ताओं से वसूल की जाती हैं, जब ऐसे क्षतिग्रस्त उपस्करों की मरम्मत बाहरी स्रोत से करना चाहिए। इब अब वसूल एवं भवि की लागत की वसूली को नियंत्रित करने के लिए मौजूदा प्रावधान को संशोधित करना चाहता है। अब वसूल की लागत की वसूली को नियंत्रित करने के लिए प्रस्तावित लागत घटक प्रत्यक्ष लागत, अप्रत्यक्ष प्रभार और वास्तविक वसूल की लागत की वसूली की लागत है। जब उपरकरण पर्टी द्वारा पूर्णतः क्षतिग्रस्त किया जाता है, तब सीएचपीटी अपने द्वारा नियुक्त स्वतंत्र मूल्यांकनकर्ता द्वारा उस सुनिश्चित मूल्य वसूल करने की इच्छा रखता है। अध्याय-III के मान 9 और 10 की सामान्य टिप्पणी 3 में प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित ही जाती है। मान-11 के खंड-1 और II की मौजूदा सामान्य टिप्पणी 6 में प्रस्तावित समान संशोधन भी अनुमोदित किया जाता है।

इस संबंध में, यह प्राधिकरण पत्तन को अपनी परिसंपत्तियों का बीमा कराने और ऐसी परिसंपत्तियों को हुई क्षति का बीमा कंपनी से दावा करने का अपना पूर्व सुझाव दोहराना चाहता है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, मरम्मत की वास्तविक लागत और बीमा कंपनी से प्राप्त अधिसूचित के अंतर को ही प्रयोक्ताओं से वसूल किया जा सकता है। पत्तन को ऐसी व्यवस्था प्रारंभ करने की संभावनाएं खोजनी चाहिए और अगली समीक्षा के समय इस मुद्दे पर ध्यान देना चाहिए।

(xxxii) इस प्राधिकरण ने दिनांक 22 अक्टूबर, 2003 के आदेश द्वारा 150 टन के फ्लोटिंग क्रेन के प्रयोग के लिए प्रभार नियत किया है। तत्पश्चात्, सीएचपीटी ने 150 टन प्लावक क्रेन के चालक दल के लिए समयोपरि प्रभार के नियतन का पृथक प्रस्ताव दाखिल किया। अगस्त, 2004 में पत्तन द्वारा यथासहमत्य सीएचपीटी ने प्रयोक्ताओं के साथ परामर्श से प्रस्ताव संशोधित किया है और किसी कार्यदिवस को दूसरी और तीसरी पाली के दौरान और किसी रविवार अथवा सीएचपीटी के अवकाश दिवस को किसी पाली के दौरान उक्त क्रेन के कार्य करने के लिए प्रति पाली 10,000/-रुपए का शुल्क प्रस्तावित किया है। पूर्व प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा सीएचपीटी को इस संबंध में उठाए गए प्रश्नों पर ध्यान देने के बाद उसे दुबारा तैयार करने के लिए वापस कर दिया गया था। पत्तन से चौबीसों घंटे कार्य करने की अपेक्षा है। यहां तक कि यद्यपि इसे नकारा नहीं जाता, फिर भी पत्तन द्वारा व्यय की गई लागत वसूल नहीं की जानी चाहिए; एक विशिष्ट पाली आधारित अतिरिक्त प्रभार दूसरी और तीसरी पालियों में ऐसी सुविधाओं के प्रयोग को साधारणतया रोकेगा। इसलिए, समयोपरि की लागत अगर कोई हो, को स्वयं आधार दर नियत करते समय समान रूप से विस्तारित किया जाना चाहिए। 150 टन के फ्लोटिंग क्रेन के कम उपयोग को देखते हुए किसी भी प्रशुल्क को रोकना प्रारंभ करना सही कदम नहीं होगा। इसके साथ ही, सीएचपीटी का यह तर्क कि समयोपरि की लागत उसके द्वारा आधार दर में शामिल नहीं की गई थी, को भी नहीं नकारा जा सकता। प्रस्तावित दर के समर्थन में किसी लागत विश्लेषण के अभाव में प्रति पाली 10,000/-रुपए की सहमत्य दर इस शर्त के अधीन कि यह प्रशुल्क मद आधार दर में ही उपयुक्त समायोजन करके अगली समीक्षा के समय हटाई जानी चाहिए, अनुमोदित की जाती है।

यहां तक कि यद्यपि अलग से समायोपरि प्रभार लगाने के लिए मौजूदा दरों के मान में कोई प्रावधान नहीं था, यह सूचित किया गया है कि सीएचपीटी ने लगभग 23000/-रुपए का प्रभार लागू किया था और उसे प्रयोक्ताओं से ले रहा था। सीएचपीटी की कार्रवाई संविधि द्वारा संकल्पित प्रशुल्क नियतन व्यवस्था द्वारा समर्थित नहीं है और यह प्राधिकरण सीएचपीटी को जोर देकर इस प्राधिकरण के स्पष्ट अनुमोदन के बिना अथवा तर्द्ध प्रशुल्क व्यवस्था के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रावधानों के विपरीत नया प्रशुल्क लगाने से बदले वा परामर्श देता है।

सीएचपीटी द्वारा लागू पूर्व लेवी को अभिपृष्ठ करने का अनुरोध किया गया है। किसी लागत विश्लेषण और संबंधित प्रयोक्ताओं से सर्वसम्मति के अभाव में यह प्राधिकरण मात्र इस कारण से कि पत्तन न्यास ने एक प्रभार शामिल किया और लगाया था, प्रभार की अभिपृष्ठ नहीं कर सकता। तथापि, इस तथ्य पर विचार करते हुए कि आधार दर में समयोपरि लागत शामिल नहीं की और दूसरी तथा तीसरी पाली में समयोपरि के लिए प्रति पाली 10,000/-रुपए प्रभारित करने पर अब सर्वसम्मति हुई है, यह प्राधिकरण भूतलक्षी प्रभाव से यह दर अनुमोदित करता है। सीएचपीटी को इस संबंध में की गई अपनी विलिंग को समायोजित करना चाहिए और अधिक संग्रहण को वापस करना चाहिए। इस संबंध में, वास्तविक आयातकों/निर्यातकों तक वापसी पहुंचने के बारे में पत्तन की आशंका सही है। पत्तन वापसी के लिए आवेदन पर कार्रवाई कर सकता है और आयातकों/निर्यातकों को सीधे भुगतान जारी कर सकता है। इस व्यवस्था को कार्यान्वित करने के लिए किसी कार्यविधिक समस्या के मामले में पत्तन आवेदकों को वापसी कर सकता है, परंतु उसे उन आयातकों/निर्यातकों, जिसके पारेषण से संबंधित वापसी संबद्ध है को भुगतान की सूचना देनी चाहिए।

(xxxiii) दरों के मान को स्वयं अपनी ओर से पत्तन की अपने कर्मचारियों अथवा प्रयोक्ताओं पर प्रशासनिक कार्रवाई को परिभाषित करने की आवश्यकता नहीं है, अगर पत्तन के उपर्याक की प्रचालन कार्यविधि का पालन नहीं किया जाता। ये प्रबंधकीय मुद्दे हैं, न कि दरों के मान में शामिल किए जाने वाले प्रशुल्क के मामले हैं। इसलिए, मान-11 के खंड-II की सामान्य टिप्पणी (i) का प्रस्तावित संशोधन हटाया जाता है।

(xxxiii)(क) अध्याय-IV (विलम्ब शुल्क प्रभार) के मान-1 की मौजूदा टिप्पणी 3(क) और (ख), जहां तक सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के अकार्य दिवसों को निःशुल्क दिवसों में शामिल नहीं करने का संबंध है, ये संगत दिशानिर्देश प्रदर्शित नहीं करती। संदर्भाधीन टिप्पणी संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप उपयुक्त रूप से संशोधित की जाती है।

(ख) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश का खंड 4.5 प्रत्येक पत्तनों को पत्तन के भैंडारण क्षेत्र में रखे कार्गो पर विलम्ब शुल्क लगाने के पूर्व निःशुल्क दिवसों की संख्या प्रस्तावित करने की अनुमति देता है। सीएचपीटी ने तटीय कार्गो के लिए मौजूदा दो निःशुल्क कार्य दिवसों को सात निःशुल्क दिवसों तक बढ़ाने का प्रस्ताव किया है, जिसे अनुमोदित किया जाता है, क्योंकि पत्तन ने मौजूदा शर्त को दिया है। तथापि, अध्याय-IV (विलम्ब शुल्क प्रभार), मान-1 की टिप्पणी 8 (क), जहां निःशुल्क दिवसों की संख्या में वृद्धि प्रस्तावित की गई है, निःशुल्क दिवसों में सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन अकार्य दिवसों को शामिल नहीं करने का संबंध है, ये संगत दिशानिर्देश प्रदर्शित नहीं करती। इसलिए, यह टिप्पणी 8(क) उपयुक्त रूप से संशोधित की जाती है।

(ग) पत्तन के स्वास्थ्य अधिकारी (पीएचओ) द्वारा मानव खपत के लिए अनुपयुक्त के रूप में घोषित कार्गो पर विलम्ब शुल्क लगाने के नियंत्रण करने वाले मौजूदा प्रावधान में अधिसूचित कार्गो पर पीएचए द्वारा बेकार घोषित किए जाने की तारीख के पूर्व तारीख तक विलम्ब शुल्क लगेगा। सीएचपीटी ने विलम्ब शुल्क के लगाने की तारीख से 6 महीने अथवा पीएचए द्वारा बेकार घोषित किए जाने की तारीख के पूर्व तारीख, इनमें से जो भी पहले हो, तक सीमित करने के लिए अध्याय-4, मान-1 की मौजूदा टिप्पणी (9) (ग) को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने मौजूदा प्रावधान से “अथवा पशुधन/मुर्गी चारे के रूप में स्वीकृत” मौजूदा वाक्य को हटाने का भी प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया जाता है।

(घ) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्दिष्ट करते हैं कि प्रयोक्ता पत्तन पर आरोप्य उचित स्तर के बाद विलम्ब के लिए भुगतान नहीं करेंगे। इसलिए, यह वर्णन करते हुए कि भंडारण प्रभार उस अवधि, जिसके दौरान सीएचपीटी प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध करने पर उसपर आरोप्य कारणों से कार्गो/कर्नेर सुपुर्द करने की स्थिति में नहीं है, में नहीं लगेगा, सीएचपीटी के दरों के मान में प्रावधान शामिल करना उपयुक्त है। यह उल्लेखनीय है कि ऐसा प्रावधान हाल ही में कोचीन पत्तन न्यास में निजी टर्मिनल आपरेटर के दरों के मान में शामिल किया गया है। सीएचपीटी के दरों के मान में भी ऐसा ही समान प्रावधान शामिल किया जाता है।

(xxxiv) नौवहन, सङ्क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार ने दिनांक 31 मार्च, 2004 को सीएचपीटी सहित महापत्तनों के लिए संशोधित भूमि नीति घोषित की है। यह प्राधिकरण महापत्तनों में पट्टा किराए के विनियमन के मामले में सरकार द्वारा जारी भूमि संबंधी दिशानिर्देशों का अनुपालन करता है।

यह मानना होगा कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क/पट्टा किराया नियत करने की विधि सरकार के नीतिगत दिशानिर्देशों में विशेष रूप से निर्धारित की गई है। यह पारम्परिक लागत जोड़ दृष्टिकोण का अनुपालन नहीं करता। वर्तमान मामले में, पत्तन द्वारा किए गए ऐसे किसी विश्वेषण के अभाव में और इस कार्यकलाप में लागत घाटे के आधार पर दरों की समीक्षा करने के उसके अनुरोध के आधार पर भूमि के लिए पट्टा किराया/लाइसेंस शुल्क में किसी वृद्धि की अनुमति नहीं देने का निर्णय लिया गया है।

अपने दरों के मान में सामान्य संशोधन के लिए मई, 2005 में अपना प्रस्ताव दाखिल करने के बहुत बाद, सीएचपीटी ने सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति दिशानिर्देशों को कार्यान्वित करने के लिए दिसम्बर, 2005 में निर्णय लिया है। भूमि के आबंटन के तिए कुछ शर्तों में भूमि की नीतिगत घोषणा को देखते हुए संशोधन की अपेक्षा हो सकती है। सीएचपीटी सरकार के नीतिगत दिशानिर्देशों के अनुरूप तैयार प्रस्ताव ला सकता है और ऐसे समय तक सीएचपीटी नीतिगत दिशानिर्देशों में निर्धारित वार्षिक वृद्धि जमानत राशि आदि जैसी शर्तों को कार्यान्वित कर सकता है।

(xxxv) सीएचपीटी के दरों के मान में जहाजी कुली और श्रमिक लाइसेंस जारी करने के लिए लाइसेंस शुल्क लगाने का प्रावधान विहित है। सीएचपीटी ने जहाजी कुली संघ के परामर्श से प्रशुल्क मदों की इन दो श्रेणियों के लिए संशोधित दरें प्रस्तावित की हैं। पत्तन ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित नई दरों को जहाजी कुली संघ की सहमति प्राप्त है। अध्याय-VI (विविध प्रभार), मान-V में जहाजी कुली और श्रमिक लाइसेंस जारी करने के लिए प्रस्तावित सहमत्य दरें अनुमोदित की जाती हैं।

(xxxvi) (क) कार्गो प्रचालन के लिए पत्तन के उपस्करों के किराए पर लेने के लिए प्रभार लगाने हेतु कार्गो- संबद्ध प्रभारों के अधीन संगत प्रावधानों के अतिरिक्त, बाहरी जनता को पत्तन के उपस्करों को किराए पर देने के लिए, जब भी पत्तन ऐसे उपस्करों और उपकरणों को दे सकता है, प्रभार लगाने हेतु सीएचपीटी के दरों के मान में अध्याय-VI (विविध प्रभार), के अधीन प्रावधान हैं। इस संबंध में श्रेणी-1 के अधीन इस आशय की एक सामान्य शर्त मौजूद है कि प्रयोक्ताओं को बाहर से उपस्करों को किराए पर लेने का विकल्प नहीं होगा और उन्हें केवल पत्तन से किराए पर लेना चाहिए। सीएचपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में इस शर्त को हटा दिया है। चूंकि, प्रयोक्ताओं को यहां तक कि अगर उपस्कर संशोधित व्यवस्था में पत्तन के पास उपलब्ध हो, बाहर से उपस्कर किराए पर लेने का विकल्प है, इसलिए मौजूदा टिप्पणी अनावश्यक हो गई है।

(ख) मौजूदा व्यवस्था में किराया प्रभार टग “मैचलेस और माइटी”, टग “नेताजी और सिंगरावेलर” तथा टग “भरथियार” के लिए अलग-अलग निर्धारित है। जैसा सीएचपीटी द्वारा सूचित किया गया है, टग “मैचलेस और माइटी” को चरणबद्ध रूप से समाप्त कर दिया गया है।

अगस्त, 2004 में सीएचपीटी ने नए टग “सुन्दरानार और सेक्विजाहर” में किराया प्रभार के नियतन के लिए इस प्राधिकरण के समक्ष उस्ताव दाखिल किया है। तथापि, सीएचपीटी ने अपना प्रस्ताव वापस ले लिया और उसे सामान्य संशोधन प्रस्ताव में शामिल करने का निर्णय लिया।

सीएचपीटी ने टग “मैचलेस और माइटी”, “नेताजी और सिंगरावेलट” तथा टग “सुन्दरानार और सेक्विजाहर” के लिए पहले प्रस्तावित लागू अनुमोदित किराया प्रभार को समूहीकृत करके 45 बीपी क्षमता तक के टगों के लिए किराया प्रभार की एकल दर प्रस्तावित की है। चूंकि, जैसा पत्तन द्वारा सूचित किया गया है कि टग “मैचलेस और माइटी” को चरणबद्ध रूप से समाप्त कर दिया गया है, इसलिए

पत्तन द्वारा प्रस्तुत हिसाब में टग “मैचलेस और माइटी” के लिए लागू किराया प्रभार शामिल करना सही नहीं है। इसके अतिरिक्त, 45 बीपी क्षमता के टग “भरथियार” के लिए लागू मौजूदा अनुमोदित किराया प्रभार पर भी परिकलन में विचार नहीं किया गया है। सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरण को टग “भरतिभार” के लिए किराया प्रभार शामिल करके संशोधित किया गया है और टग “मैचलेस और माइटी” के लिए लागू किराया प्रभार को छोड़ दिया गया है। 45 बीपी तक के टग के लिए 663.30 अमरीकी डॉलर के प्रस्तावित किराया प्रभार की तुलना में 604.15 अमरीकी डॉलर का परिणामी औसत किराया प्रभार अनुमोदित किया जाता है। तटीय पोतों के लिए लागू किराया प्रभार 44.02 रुपए के विनिमय दर का प्रयोग करते हुए रियायती दरों पर उपयुक्त रूप से संशोधित किया जाता है।

न्यूनतम दरों के संदर्भ में दुवारा निकाली गई दरों का 50% न्यूनतम दरों के परिकलन के लिए सीएचपीटी द्वारा अपनाई गई विधि के अनुसार न्यूनतम दर होगा।

(ग) इस प्राधिकरण ने 3 टन की क्षमता वाले पे-लोडर के लिए किराया प्रभारों को उसके दरों के मान में शामिल करने के लिए सीएचपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित करते हुए दिनांक 20 जनवरी, 2005 को आदेश पारित किया। निर्धारित पे-लोडर प्रभार का 10% प्रभारित करने की एक नई शर्त प्रस्तावित है, अगर प्रयोक्ता निर्यात कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए पत्तन से पे-लोडर नहीं लेता है। यह स्पष्ट नहीं है कि प्रयोक्ताओं को दिया गया विकल्प केवल निर्यात कार्गो के प्रहस्तन तक क्यों सीमित है। इसे ध्यान में रखते हुए, आयात प्रचालनों को भी शामिल करने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी उपयुक्त रूप से संशोधित की जाती है।

(घ) 5 घन मीटर क्षमता, 8 घन मीटर क्षमता तक के ब्रैब, 75 टन के टायर आरोहित चल क्रेन; एक डीजीपीएस सर्वेक्षण उपकरण; सर्वेक्षण लांच के लिए किराया प्रभारों की दरों के नियतन के संदर्भ में सीएचपीटी से सर्वेक्षण लांच-IV और डीजीपीएस सर्वेक्षण उपकरण के किराया प्रभारों को छोड़कर, इन उपस्करणों के लिए प्रभारों के नियतन के लिए व्यौरा प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। इन उपस्करणों के संबंध में परिकलन पत्रक (शीट) इन उपस्करणों के लिए प्रस्तावित प्रभारों के निकाले गए प्रभारों की अपेक्षा कम पाए गए हैं। सीएचपीटी ने पुनः स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित दरों सहमत्य दरें हैं। यद्यपि, लागत रिथित प्रस्तावित निम्न दरों का समर्थन नहीं करती; फिर भी यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा सुझाई गई सहमत्य दरों को अनुमोदित करने का इच्छुक है। सर्वेक्षण लांच-IV और डीजीपीएस सर्वेक्षण उपकरण के लिए किराया प्रभार की प्रस्तावित दरों भी सहमत्य दरें होने के कारण अनुमोदित की जाती हैं।

(ङ) (i) सभी मोटर लांच की क्षमता सीमा प्रस्तुत करने के हमारे अनुरोध के बावजूद सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत क्षमताओं के बारे मान-18 के क्रम सं0 6 में वर्णित सभी लांच को शामिल नहीं करते। सीएचपीटी को मौजूदा प्रत्येक मोटर लांच की बजाय मोटर लांच की क्षमता की सीमा के संदर्भ में इस प्रशुल्क मद को समायोजित करना चाहिए।

(ii) मोटर लांच पर लगाए जाने वाले प्रभारों के संबंध में मान-18 के मौजूदा क्रम सं0 6 में सीएचपीटी ने यह स्पष्ट करते हुए कि यद्यपि उपस्कर उपलब्ध है, फिर भी दरों के मान में इन लांचों के लिए दरें उपलब्ध नहीं हैं। मोटर लांचों के मौजूदा बेडे में एमएल पायनियर एमएल वैट्री और एमएल वीरामणि को शामिल किया गया है। चूंकि, यह दरें इन लांचों को किराए पर लेने के लिए वैकल्पिक हैं इसलिए प्रशुल्क मद में प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित की जाती है।

(च) पायलट लांच “प्रोग्रेस मृत्यु और यूटीलिटी” के लिए प्रस्तावित किराया प्रभार के संबंध में सीएचपीटी ने उसके द्वारा दाखिल पूर्व प्रस्ताव को वापस ले लिया और अपने दरों के मान के सामान्य संशोधन में प्रस्ताव शामिल करने का निर्णय लिया। अपने दरों के मान के सामान्य संशोधन में प्रस्ताव संबंधीन दरें बनाई रखी गई हैं। यह प्रतीत नहीं होता कि सीएचपीटी ने संदर्भाधीन लांच के लिए प्रभारों के नियतन हेतु प्रस्ताव पुनः तैयार किया है। इस प्राधिकरण द्वारा पहले उठाए गए बिन्दुओं को ध्यान में रखते हुए प्रस्तावित दरों के नए बारों पर संदर्भाधीन लांच के लिए प्रस्तावित प्रभारों पर विचार करना अपेक्षित है। इस संबंध में सीएचपीटी द्वारा पहले किए गए पत्राचार का ही संदर्भ देना पर्याप्त नहीं होगा। इसलिए, सीएचपीटी को लागत बारों और विस्तृत विवरण के साथ इस संबंध में नया प्रस्ताव दाखिल करने का सुझाव दिया जाता है।

(छ) सीएचपीटी ने मान-18 के क्रम सं0 7 में बंध नौका के मौजूदा प्रवेश को बंध चालक दल की नामावली में परिवर्तित कर दिया है। किराया प्रभार की मौजूदा दरों में कोई परिवर्तन नहीं है और प्रशुल्क मद की नामावली में परिवर्तन अनुमोदित किया जाता है।

(xxxvii) सीएचपीटी ने दरों के मान के वर्ष 2000 के संस्करण में निर्धारित टिप्पर लॉरी और गैस कर्टिंग संयंत्र के किराया प्रभार की दरें शामिल करने का प्रस्ताव किया है। सीएचपीटी के प्रस्ताव से प्रयोक्ताओं पर कोई अतिरिक्त बोझ नहीं पड़ेगा, क्योंकि यह पूर्व प्रशुल्क मदों का केवल पुनःस्थापन ही है। पहले से मौजूदा दरों को शामिल करने के लिए सीएचपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।

(xxxviii) इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 22 अक्टूबर, 2003 के आदेश द्वारा जहाजी कुली द्वारा दुलाई के कार्यकलाप के लिए लेवी के संशोधन हेतु सीएचपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किया था और यह आदेश भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 2 वर्षों तक वैधता अवधि सहित दिनांक 7 नवम्बर, 2003 को अधिसूचित किया गया था। तदनुसार, जहाजी कुली की दुलाई की लेवी की मौजूदा दरों की वैधता दिनांक 6 नवम्बर, 2005 को समाप्त हो चुकी है। संदर्भाधीन सामान्य संशोधन प्रस्ताव में मौजूदा जहाजी कुली द्वारा दुलाई की

लेवी की समीक्षा शामिल है। सीएचपीटी ने प्रयोक्ताओं के परामर्श से इस कार्यकलाप के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल करने का प्रस्ताव किया है और मौजूदा व्यवस्था जारी रखने के लिए अनुरोध किया है। चूंकि, सीएचपीटी इस संबंध में पृथक प्रस्ताव दाखिल करने के लिए सहमत हो गया है, इसलिए यह प्राधिकरण जहाजी कुली दुलाई कार्यकलाप के लिए मौजूदा लेवी की वैधता को दिनांक 7 नवम्बर, 2005 से एक वर्ष की अवधि के लिए बढ़ाने का इच्छुक है और सीएचपीटी को अपना प्रस्ताव दिनांक 31 जुलाई, 2006 तक दाखिल करने का निर्देश दिया जाता है।

(xxxix) (क) प्रशुल्क के उत्पादकता के बैंचमार्क स्तर से संयोजन के संदर्भ में सीएचपीटी ने इस बात का उल्लेख करना छोड़कर कि प्रशुल्क यातायात की मात्रा और “यातायात क्या बहन कर सकता है” के आधार पर नियत किया जाता है, विभिन्न प्रचालनों/सेवाओं के लिए बनाए रखे जाने वाले उत्पादकता स्तर के बारे में इंगित नहीं किया है। सीएचपीटी को शुभरंभ करने और विभिन्न प्रचालनों/सेवाओं के लिए उत्पादकता स्तर निकालने का सुझाव दिया जाता है।

(ख) सीएचपीटी ने वर्णन किया है कि अधिनियम की धारा 42 के अनुसार उसके पास इस समय कोई प्राधिकृत सेवा प्रदायक नहीं है। जैसा उसके द्वारा सहमति दी गई है, सीएचपीटी को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7 का पालन करने का सुझाव दिया जाता है और जब भी पत्तन, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अधीन सेवा प्रदान करने के लिए किसी को भी प्राधिकृत करता है।

यहां तक कि यद्यपि, पत्तन ने पुष्टि की है कि पत्तन की सीमाओं में महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अधीन अर्हता प्राप्त कोई कार्यकलाप नहीं किया जा रहा है, फिर भी पत्तन के लिए यह आगे देखने के लिए जांच करना उचित होगा कि क्या जहाजी कुली द्वारा दुलाई का कार्यकलाप धारा 42 के अधीन अभिज्ञात कार्यकलापों के अधीन आता है या नहीं।

इसके अतिरिक्त, कार्गो प्रहस्तन कार्य के लिए निजी उपस्करणों की अनुमति देते हुए पत्तन की नई गतिविधियों पर भी विचार किया जाना चाहिए। पत्तन को इस बात पर बारीकी से नजर रखनी चाहिए कि निजी उपस्करणों की तैनाती से किराया प्रभारों पर महत्वपूर्ण प्रभाव रखने वाले उपस्कर के कुछ प्रमुख आपूर्तिकर्ताओं का सृजन नहीं हो। पत्तन को यह देखने के लिए भी आगे जांच करनी चाहिए कि निजी उपस्करणों को किराए पर लेना महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अधीन आता है या नहीं। अगर ऐसा पाया जाता है तो पत्तन को ऐसे उपस्करों के लिए किराया प्रभार विनियमित करने के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार कार्रवाई प्रारंभ करनी चाहिए। जब तक ऐसी कार्रवाई पूरी होती है, पत्तन को यह आवश्यक सूचित करना चाहिए कि ऐसे निजी उपस्कर किराया प्रभार पत्तन में उपलब्ध तुलनीय उपस्कर के किराया प्रभारों से अधिक नहीं होना चाहिए, जिसके लिए दरों के मान में दरें निर्धारित की गई हैं।

(ग) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता घटक निर्धारित किया गया है। चूंकि, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ मानी गई वित्तीय स्थिति केवल दिनांक 31 मार्च, 2008 तक है, इसलिए संशोधित दरों के मान की वैधता भी दिनांक 31 मार्च, 2008 को समाप्त हो जाएगी।

13.1 परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा सामूहिक रूप से ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण अनुबंध-II के रूप में संलग्न सीएचपीटी के संशोधित दरों के मान को अनुमोदित करता है।

13.2 संशोधित दरों का मान भारत के राजपत्र में इसकी अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होगा और दिनांक 31 मार्च, 2008 तक लागू रहेगा। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः व्यपगत हो जाएगा कि जब तक, उसे इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से नहीं बढ़ाया जाता है।

13.3 सीएचपीटी को जहाजी कुली कार्यकलाप की लेवी के संशोधन के लिए दिनांक 31 जुलाई, 2006 तक अपना प्रस्ताव दाखिल करने का निर्देश दिया जाता है।

अनुबंध-I (क)

समग्र पत्तन से संबंधित समेकित लागत विवरण

(करोड़ रुपए)

		विवरण	कार्यविक				पातू रुप	सौप्रवार्षीय लागत प्रमुख अनुभाव	टोटप्रवार्षीय लागत निकॉल अनुभाव	
			2002-03	2003-04	2004-05	2005-06				
		यातीयात प्रहसन (मिलियन टन)	33.58	36.71	43.81	48.00	50.91	53.98	50.91	53.98
I	क्र.	प्रधालन आय कार्गो प्रहसन कार्यकलाप	154.07	165.35	158.27	222.88	189.58	196.39	209.88	223.3
		पत्तन एवं ऊँक कार्यकलाप	81.05	163.84	113.53	122.34	125.44	132.96	137.01	144.62
		कट्टेनर प्रहसन कार्यकलाप	51.03	65.11	68.65	6.00	96.10	95.51	0.98	0.98
		रेलवे कार्यकलाप	45.51	31.72	32.72	32.58	33.98	34.98	30.44	42.25
		संपदा कार्यकलाप	3.81	2.73	3.47	15.93	2.93	3.11	18.58	17.44
		कुल प्रधालन आय	335.47	368.55	403.64	396.73	441.13	484.95	402.91	427.01
II	क्र.	प्रधालन लागत कार्गो प्रहसन कार्यकलाप	96.63	91.18	98.88	104.67	108.50	116.00	106.56	110.96
		पत्तन एवं ऊँक कार्यकलाप	42.84	38.03	46.88	48.98	50.01	53.61	49.92	63.01
		कट्टेनर प्रहसन कार्यकलाप	3.55	1.28	0.14	0.15	0.15	0.16	0.15	0.16
		रेलवे कार्यकलाप	20.53	18.18	17.71	24.27	22.28	23.80	22.26	23.88
		संपदा कार्यकलाप	2.81	2.15	3.84	3.24	4.32	4.58	3.44	3.87
		जोड़(क)	168.48	158.79	163.22	179.23	185.24	198.35	184.27	196.44
III	क्र.	प्रधालन लागत कार्गो प्रहसन कार्यकलाप	5.13	8.30	8.88	8.71	9.23	8.79	9.23	9.78
		पत्तन एवं ऊँक कार्यकलाप	5.84	9.89	18.09	18.12	19.21	26.37	19.21	20.34
		कट्टेनर प्रहसन कार्यकलाप	2.14	1.88	2.39	2.40	2.54	2.70	2.54	2.70
		रेलवे कार्यकलाप	1.72	1.71	2.41	2.42	2.56	2.71	2.56	2.71
		संपदा कार्यकलाप	0.43	0.37	0.59	0.59	0.68	0.68	0.63	0.68
		जोड़(क)	17.45	19.95	32.17	32.24	34.17	36.22	34.17	38.19
IV	क्र.	कुल प्रधालन लागत (का+ ख)	163.92	170.74	195.39	211.47	219.41	232.57	219.44	231.93
		सकल प्रधालन अधिकोष	146.56	197.81	208.25	182.26	221.72	232.38	154.47	195.38
		वित एवं विविध आय (व्याज को जोड़कर)	29.05	6.64	14.35	9.46	6.14	9.89	6.28	8.79
		पत्तन एवं ऊँक कार्यकलाप	13.70	4.18	8.79	8.03	8.64	8.41	8.84	8.41
		कट्टेनर प्रहसन कार्यकलाप	9.63	2.62	5.32	3.92	4.34	4.60	4.34	4.66
		रेलवे कार्यकलाप	7.70	1.27	2.83	1.61	1.59	1.69	1.59	1.69
V	क्र.	संपदा कार्यकलाप	0.84	0.11	0.27	0.14	0.14	0.15	0.14	0.15
		जोड़(क)	59.72	14.80	31.26	20.18	21.25	22.54	28.39	21.63
		वित एवं विविध आय (व्याज को जोड़कर)	26.01	43.18	38.56	38.81	44.92	47.81	43.01	45.93
		पत्तन एवं ऊँक कार्यकलाप	12.18	20.44	21.06	18.93	20.70	21.84	20.70	21.84
		कट्टेनर प्रहसन कार्यकलाप	1.13	0.92	0.64	0.05	0.06	0.06	8.06	0.05
		रेलवे कार्यकलाप	5.52	8.95	7.70	8.80	9.21	9.78	9.21	6.78
VI	क्र.	संपदा कार्यकलाप	0.88	1.65	1.77	1.55	1.79	1.80	1.70	1.96
		जोड़(क)	45.74	75.02	80.73	70.25	78.88	81.27	74.77	79.88
		आवंटिंग प्रबंध एवं सामाचर उपरिवर्य	49.73	84.39	81.30	84.00	84.06	87.83	84.96	87.83
		पत्तन एवं ऊँक कार्यकलाप	21.32	22.32	23.92	28.88	26.80	31.28	28.50	31.26
		कट्टेनर प्रहसन कार्यकलाप	0.96	0.25	0.17	0.06	0.09	0.10	0.09	0.10
		रेलवे कार्यकलाप	10.08	10.52	12.15	14.84	13.13	13.92	13.13	13.92
VII	क्र.	संपदा कार्यकलाप	2.21	3.14	3.73	2.35	2.55	2.70	2.55	2.70
		जोड़(क)	64.33	100.62	100.92	109.06	109.27	115.81	109.27	115.81
		जोड़(क-ख-ग)	-73.35	-150.54	-138.39	-166.02	-164.70	-174.54	-163.85	-173.77
		नियत अधिकोष (III-IV)	76.20	46.93	68.88	22.24	57.62	57.84	26.82	21.81
		नियोजित धूमी	559.41	507.02	612.83	632.24	683.70	721.38	483.46	447.24
		नियोजित धूमी पर आय	108.88	93.50	107.25	93.67	102.57	106.21	71.65	66.23
VIII	क्र.	आय पर- नियत अधिकोष/घाटा	-32.65	-46.82	-38.39	-71.73	-45.55	-58.37	-50.83	-44.62
		प्रधालन आय के प्रतिशत के स्वरूप में आय पर-	-21.19%	-29.32%	-26.72%	-18.22%	-10.33%	-10.83%	-12.82%	-10.45%
X		आसत अधिकोष/घाटा		-23.41%		-16.22%	-10.58%		-11.53%	

अनुबंध-I (ख)

कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(करोड रुपए)

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			वार्ता वर्ष	अनुपान
		2002-03	2003-04	2004-05		
I	प्रवालन आय					
	भौदारण साइट सामान्य कार्गो	59.44	68.65	68.35	95.36	107.35
	झेनेज एवं एफएलटी	5.92	7.28	6.59	6.65	13.11
	एफसी डैगई/बंगम	0.25	0.60	0.65	0.90	3.92
	मार्डागार	14.84	17.22	18.01	17.5	17.5
	पीओएल	29.48	27.56	30.32	23.00	23.80
	लौह-अवस्क	44.26	43.84	41.35	44.20	46.65
	कुल प्रवालन आय	154.07	165.35	155.27	189.61	209.88
II	प्रवालन लागत					
	भौदारण साइट सामान्य कार्गो	53.21	49.85	45.18	58.63	61.31
	झेनेज एवं एफएलटी	9.28	7.04	10.81	7.85	7.71
	एफसी डैगई/बंगम	0.77	0.74	0.76	1.78	1.54
	मार्डागार	5.30	5.17	5.37	3.34	3.84
	पीओएल	1.76	1.81	3.21	2.61	3.38
	लौह-अवस्क	26.50	26.47	30.15	30.65	30.91
	जोड (क)	98.83	91.18	95.68	104.67	108.5
	मूल्यांकन					
	भौदारण साइट सामान्य कार्गो	0.65	0.69	0.63	0.83	0.88
	झेनेज एवं एफएलटी	2.12	1.99	2.93	2.94	3.12
	एफसी डैगई/बंगम	-	1.40	2.02	2.02	2.15
	मार्डागार	0.07	0.09	0.14	0.14	0.14
	पीओएल	0.63	0.83	1.21	1.22	1.29
	लौह-अवस्क	1.26	1.10	1.56	1.56	1.65
	जोड (ख)	5.13	6.30	8.69	6.71	8.23
	कुल प्रवालन लागत (क+ख)	103.96	87.48	104.37	113.38	117.73
III	सकल प्रवालन अधिकैव	50.11	67.87	80.8	76.23	82.15
IV	वित्त एवं विविध आय (व्याज को जोडकर)					
	भौदारण साइट सामान्य कार्गो	10.05	2.76	6.69	3.65	3.69
	झेनेज एवं एफएलटी	0.99	0.29	0.67	0.43	0.42
	एफसी डैगई/बंगम	0.04	0.03	0.05	0.04	0.05
	मार्डागार	2.51	0.69	1.39	0.86	0.84
	पीओएल	4.98	1.11	2.35	1.13	1.15
	लौह-अवस्क	7.48	1.76	3.20	2.16	2.13
	जोड (क)	26.05	6.64	14.35	8.49	6.26
	वित्त एवं विविध व्यय (व्याज को जोडकर)					
	भौदारण साइट सामान्य कार्गो	12.75	20.20	14.97	21.32	23.47
	झेनेज एवं एफएलटी	2.56	3.53	4.50	3.09	3.19
	एफसी डैगई/बंगम	0.18	0.75	0.92	0.72	0.64
	मार्डागार	1.18	1.68	1.70	1.35	1.51
	पीओएल	0.58	1.07	1.90	1.05	1.40
	लौह-अवस्क	8.77	15.63	14.67	12.38	12.60
	जोड (ख)	26.01	43.16	38.56	39.91	43.01
	आवार्टिं प्रवेश एवं सामान्य उपरिव्यय					
	भौदारण साइट सामान्य कार्गो	21.29	22.08	20.75	35.85	36.16
	झेनेज एवं एफएलटी	3.72	3.11	5.00	4.68	4.55
	एफसी डैगई/बंगम	0.32	0.46	0.65	1.09	0.91
	मार्डागार	1.46	1.52	1.62	2.04	2.15
	पीओएल	0.67	1.06	3.53	1.60	2.00
	लौह-अवस्क	22.05	26.16	29.75	18.74	18.23
	जोड (ग)	49.73	54.39	61.3	84.00	64.00
	जोड (क-ख-ग)	-49.68	-90.91	-85.51	-85.42	-89.73
V	निवल अधिकैव (III-IV)	0.42	-23.04	-4.61	-19.19	-6.58
VI	नियोजित पूँजी	166.42	128.91	138.56	142.65	162.64
VII	नियोजित पूँजी पर आय	30.79	23.85	24.25	21.25	24.10
VIII	आय परव-निवल अधिकैव/घाटा	-30.37	-46.69	-26.86	-40.44	-30.66
IX	प्रवालन आय के प्रतिशत के स्तर में आय परव-निवल अधिकैव/घाटा	-19.71%	-28.36%	-15.58%	-21.33%	-14.62%
X	आसत अधिकैव/घाटा		-21.21%		-21.33%	-13.76%

अनुबंध-I (ग)

पतन एवं डॉक सुविधा से संबंधित लागत विवरण

(करोड़ रुपए)

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			चालू वर्ष	अनुपान
		2002-03	2003-04	2004-05		
I	प्रधालन आय					
	बर्थिंग एवं मूरिंग	22.43	29.65	30.95	33.54	45.48
	पतन देयताएं	18.81	24.74	26.74	26.75	29.73
	टॉवेज एवं पायलिटिज	39.81	49.24	55.84	60.05	81.80
	बचाव कार्य एवं गोताखोर	0.0036	0.011	-	-	-
	कुल प्रधालन आय	81.05	103.84	113.53	122.34	147.01
II	क	प्रधालन लागत				
	बर्थिंग एवं मूरिंग	17.12	14.78	17.36	28.39	30.22
	पतन देयताएं	3.59	3.52	5.81	0.06	0.06
	टॉवेज एवं पायलिटिज	21.93	19.73	23.45	18.41	19.60
	बचाव कार्य एवं गोताखोर	0.0005	0.0001	0.0067	0.04	0.0424
	जोड (क)	42.64	38.03	48.65	46.90	49.92
	ख	मूल्यांक				
	बर्थिंग एवं मूरिंग	3.07	2.72	8.74	8.75	7.15
	पतन देयताएं	0.73	0.79	2.55	2.55	2.70
	टॉवेज एवं पायलिटिज	4.22	6.36	8.78	8.80	9.33
	बचाव कार्य एवं गोताखोर	0.0163	0.0165	0.02	0.02	0.03
	जोड (ख)	8.04	9.89	18.09	18.12	19.21
	कुल प्रधालन लागत (क+ख)	50.68	47.92	64.74	65.02	69.13
III		सकल प्रधालन अधिशेष	30.38	55.72	48.79	57.32
IV	क	वित एवं विविध आय (आय को घोड़न)				
	बर्थिंग एवं मूरिंग	3.79	1.19	2.40	1.65	1.63
	पतन देयताएं	3.18	0.99	2.07	1.42	143
	टॉवेज एवं पायलिटिज	6.73	1.98	4.32	2.96	2.98
	बचाव कार्य एवं गोताखोर	0.0006	-	-	-	-
	जोड (क)	13.70	4.16	6.79	8.03	6.04
	ख	वित एवं विविध व्यय (व्याज को घोड़न)				
	बर्थिंग एवं मूरिंग	5.12	8.58	8.60	11.46	12.55
	पतन देयताएं	0.81	1.38	2.21	0.02	0.02
	टॉवेज एवं पायलिटिज	6.26	10.47	10.25	7.43	8.11
	बचाव कार्य एवं गोताखोर	0.003	0.005	0.0001	0.02	0.02
	जोड (ख)	12.19	20.44	21.06	18.93	20.70
	ग	आवंटित प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय				
	बर्थिंग एवं मूरिंग	10.05	12.00	11.91	17.36	17.88
	पतन देयताएं	0.44	0.42	0.90	0.04	0.04
	टॉवेज एवं पायलिटिज	10.83	9.9	10.71	11.26	11.56
	बचाव कार्य एवं गोताखोर	0.0014	0.0015	0.0046	0.02	0.02
	जोड (ग)	21.32	22.32	23.52	28.68	29.50
	जोड (क-ख-ग)	-19.81	-38.60	-35.79	-41.58	-44.16
V		निवल अधिशेष (III-IV)	10.56	17.13	13.00	15.74
VI		नियोजित पूँजी	288.86	261.67	353.11	364.30
VII		नियोजित पूँजी पर आय	53.44	48.41	61.79	54.15
VIII		आय पश्च-निवल अधिशेष/घाटा	-42.88	-31.28	-48.80	-38.41
IX		प्रधालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-पश्च-निवल अधिशेष/घाटा	-100.55%	-82.25%	-104.61%	-81.89%
X		औसत अधिशेष/घाटा		-95.80%	-81.89%	-31.07%

अनुबंध-I (घ)

कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(करोड रुपए)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			चालू रें	अनुमान
		2002-03	2003-04	2004-05		
I	प्रधालन आय (रेवल्टी)	51.03	65.11	68.65	0.00	0.00
II	प्रधालन लागत					
	प्रधालन लागत	3.55	1.25	0.14	0.15	0.16
	मूल्यांकन	2.14	1.68	2.39	2.40	2.54
	कुल प्रधालन लागत	5.69	2.93	2.53	2.55	2.69
III	सकल प्रधालन अधिशेष (I-II)	45.34	62.18	66.12	-2.55	-2.69
IV	क वित एवं विविध आय (आज को छोड़कर)	6.63	2.62	5.32	3.92	4.34
	वित एवं विविध व्यय (आज को छोड़कर)	1.13	0.92	0.64	0.06	0.06
	ग आर्डिट प्रबंध एवं सामान्य उपरियोग	0.99	0.25	0.17	0.09	0.09
	जोड़ (क-ख-ग)	6.51	1.45	4.51	3.77	4.19
V	निवल अधिशेष (III-IV)	51.65	63.63	70.63	1.22	1.50
VI	नियोजित पूँजी	71.19	69.36	67.60	69.74	0.00
VII	नियोजित पूँजी पर आय	13.17	12.63	11.63	10.36	0.00
VIII	आय पश्च-निवल अधिशेष/ घाटा	36.66	50.80	58.60	-9.14	1.50
IX	प्रधालन आय के प्रतिशत के रूप में आय पश्च-निवल अधिशेष/घाटा	75.80%	78.02%	65.65%	उ.न.	उ.न.
X	ओसत अधिशेष/घाटा		79.62%		उ.न.	उ.न.

अनुबंध-I (ङ)

रेलवे कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(करोड रुपए)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			चालू रें	अनुमान
		2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	
I	प्रधालन आय	45.51	31.72	32.72	32.60	39.44
II	प्रधालन लागत					
	प्रधालन लागत	20.63	18.18	17.71	24.27	22.26
	मूल्यांकन	1.72	1.71	2.41	2.42	2.56
	कुल प्रधालन लागत	22.55	18.69	20.12	26.69	24.82
III	सकल प्रधालन अधिशेष (I-II)	22.96	11.63	12.6	5.91	14.62
IV	क वित एवं विविध आय (आज को छोड़कर)	7.70	1.27	2.53	1.61	1.59
	वित एवं विविध व्यय (आज को छोड़कर)	5.52	6.65	7.70	9.80	9.21
	ग आर्डिट प्रबंध एवं सामान्य उपरियोग	10.06	10.52	12.15	14.84	13.13
	जोड़ (क-ख-ग)	-7.90	-18.10	-17.32	-23.03	-20.75
V	निवल अधिशेष (III-IV)	15.06	-6.27	-4.72	-17.12	-6.13
VI	नियोजित पूँजी	39.09	27.20	31.01	31.99	24.46
VII	नियोजित पूँजी पर आय	7.23	5.03	5.43	4.75	3.63
VIII	आय पश्च-निवल अधिशेष/ घाटा	7.83	-11.30	-10.15	-21.87	-9.76
IX	प्रधालन आय के प्रतिशत के रूप में आय पश्च-निवल अधिशेष/घाटा	17.20%	-35.63%	-31.01%	-67.10%	-24.74%
X	ओसत अधिशेष/घाटा		-16.48%		-67.10%	-23.49%

अनुबंध-I (च)

संपदा कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(करोड़ रुपए)

क्र.सं.	विवरण	वर्तमान			वातू रुपै	अनुपात
		2002-03	2003-04	2004-05		
I	प्रधालन आय	3.81	2.73	3.47	15.93	16.68
II	प्रधालन लागत					
	प्रधालन लागत	2.61	2.15	3.04	3.24	3.44
	मूल्यांकन	0.43	0.37	0.59	0.59	0.66
	कुल प्रधालन लागत	3.04	2.52	3.63	3.83	4.07
III	सकल प्रधालन अधिशेष (I-II)	0.77	0.21	-0.18	12.10	12.51
IV	क वित्त एवं विविध आय (आय को छोड़कर)	0.84	0.11	0.27	0.14	0.15
	स वित्त एवं विविध व्यय (आय को छोड़कर)	0.89	1.65	1.77	1.55	1.79
	ग आवंटित प्रबंध एवं सामान्य उपस्थित्य	2.21	3.14	3.78	2.35	2.55
	जोड़ (क-स-ग)	-2.46	-4.68	-5.28	-3.76	-4.2
V	निवल अधिशेष (III-IV)	-1.69	-4.47	-5.44	6.34	6.31
VI	नियोजित पूँजी	22.85	19.88	22.65	23.27	17.79
VII	नियोजित पूँजी पर आय	4.23	3.68	3.95	3.46	2.64
VIII	आय पश्च-निवल अधिशेष/ घाटा	-5.92	-8.15	-9.39	4.89	5.67
IX	प्रधालन आय के प्रतिशत के रूप में आय पश्च-निवल अधिशेष/घाटा	-155.31%	-298.45%	-270.51%	30.67%	34.19%
X	औसत अधिशेष/घाटा		-241.42		30.67%	34.95%

अनुबंध-IIचेन्नई पत्तन न्यास
दरों का मान

अध्याय-1

1.1 परिभाषाएं-सामान्य

इस दरों के मान में जब तक परिप्रेक्ष्य अन्यथा अपेक्षा नहीं करे, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :

- “तटीय पोत” का अर्थ भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस के साथ विशेष रूप से तैनात किया गया पोत होगा।
- “पारेवण” का अर्थ एक आयात अथवा निर्यात अनुप्रयोग द्वारा शामिल सामग्री होगा।
- “आबद्ध बंदरगाह” का अर्थ घाट संख्या 9 तक जल विभाजक क्षेत्र के भीतर क्षेत्र होगा।
- “विदेशगामी पोत” का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई अन्य पोत होगा।

(v) “पाली” का अर्थ ऐसे घंटों, जिसे सीएचपीटी द्वारा समय-समय पर निर्धारित किया जाए, की पाली होगा। सीएचपीटी द्वारा इस प्रकार निर्धारित पाली घंटे निम्नानुसार हैं :-

पहली पाली	: 06.00 बजे से 11.00 बजे तक
	: 12.00 बजे से 14.00 बजे तक
दूसरी पाली	: 14.00 बजे से 19.00 बजे तक
	: 19.30 बजे से 22.00 बजे तक
तीसरी पाली	: 22.00 बजे से 02.00 बजे प्रातः तक
	: 02.30 बजे प्रातः से 06.00 बजे तक

जब तक अन्यथा निर्दिष्ट नहीं हो “दिन” को किसी दिन के 06.00 बजे प्रातः से अगले दिन के 06.00 बजे प्रातः तक माना जाएगा।

दरों के मान में विभिन्न अध्यायों में यथाप्रदत्त सेवा प्रभारों की वसूली के प्रयोजनार्थ किसी पाली में आधी पाली 4 घंटे अथवा उससे कम की होगी और किसी पाली में 4 घंटों से अधिक की अवधि को पूर्ण पाली माना जाएगा। जब तक अन्यथा निर्दिष्ट नहीं हो “आधी पाली” नीचे दिए गए व्यारों के अनुसार मानी जाएगी :

पहली पाली	पूर्वार्ध : 06.00 बजे से 10.00 बजे तक
	उत्तरार्ध : 10.00 बजे से 14.00 बजे तक
दूसरी पाली	पूर्वार्ध : 14.00 बजे से 18.00 बजे तक
	उत्तरार्ध : 18.00 बजे से 22.00 बजे तक
तीसरी पाली	पूर्वार्ध : 22.00 बजे से 02.00 बजे प्रातः तक
	उत्तरार्ध : 02.00 बजे प्रातः से 06.00 बजे तक

(vi) “थाट शुल्क” का अर्थ, चाहे सीएचपीटी द्वारा दुलाई कराई गई हो अथवा नहीं आयातित अथवा निर्यातित या यानान्तरित अथवा पत्तन से होकर गुजरने वाले सभी कार्गों पर वसूली योग्य मूल देयताएं होगा।

(vii) “पत्तन सीमा” का अर्थ भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 की धारा 4(2) के अनुसार केन्द्रीय सरकार द्वारा अधिसूचित सीएचपीटी की पत्तन सीमा होगा।

1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तें

(i) (क) सामान्य व्यापारिक लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तनीय आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।

(ख) नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।

(ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें उस समय, जब पोत तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करता है, से लदान के पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।

(घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो उत्तराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होंगी; इसके बाद तत्काल उत्तराई वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य होंगी।

(ङ) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त समर्पित भारतीय तटीय पोत के लिए तटीय दरों के लिए हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।

(ii) किसी पोत का सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा प्राप्त स्तर पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ “तटीय” अथवा “विदेशगामी” श्रेणी में दर्गाकृत करने के लिए निर्णयक कारक होगा; और कार्गों की प्रकृति अथवा उसके मूल स्थान इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।

(iii) (क) पोत-संबद्ध प्रभार पोत स्वामियों/स्त्रीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे। जहां भी दरें अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित की गई हैं, वहां प्रभार अमरीकी मुद्रा को भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंक या अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंकों द्वारा समय-समय पर यथानिर्दिष्ट अधिसूचित बाजार क्रय दर पर समतुल्य भारतीय रूपए में परिवर्तित करने के बाद भारतीय रूपए में वसूल किए जाएंगे। पत्तन की सीमा में पोत के प्रवेश की तारीख ऐसे परिवर्तन का दिन मानी जाएगी।

(ख) अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित कर्नेनर संबद्ध प्रभार आयात कन्टेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख और निर्यात कन्टेनरों के मामले में पत्तन में कन्टेनरों के आगमन की तारीख को विद्यमान बाजार क्रय दर के आधार पर समतुल्य भारतीय रूपए में संग्रहित किया जाएगा।

(ग) सभी तटीय पोतों के लिए पोत-संबद्ध प्रभार अन्य पोतों के लिए समतुल्य प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए।

(घ) तापीय कोयले, कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह टुकड़ों (पेलेट्स) सहित पेट्रोल, तेल और स्नेहक को छोड़कर सभी तटीय कार्गो/कन्टेनरों के लिए कार्गो/कन्टेनर संबद्ध प्रभार सामान्य कार्गो/कन्टेनर संबद्ध प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए।

(ङ) कार्गो-संबद्ध प्रभारों के मामले में, जहाज-तट अंतरण और घाट को/से भंडारण यार्ड तक अंतरण के लिए घाट शुल्क सहित संगत सभी प्रहसन प्रभारों पर रियायती दरें लगाई जानी चाहिए।

(च) कन्टेनर-संबद्ध प्रभारों के मामले में रियायत मिश्रित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मद संबंधी प्रभार लगाए जाते हैं, वहां रियायत जहाज-तट अंतरण और घाट से/भंडारण यार्ड को अंतरण के लिए सभी संगत प्रभारों और कार्गो तथा कन्टेनरों पर घाट शुल्क लागू है।

(छ) इस रियायत के प्रयोजनार्थ किसी विदेशी पत्तन से आने वाला कार्गो/कन्टेनर भारतीय पत्तन ‘ख’ पर अनुवर्ती पोतांतरण हेतु किसी भारतीय पत्तन ‘क’ पर पहुंचता है, तो वह उसकी तटीय यात्रा के लिए संगत प्रभारों हेतु भी पात्र होगा। अन्य शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमति प्राप्त पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/तक कार्गो/कन्टेनरों की दुलाई करने पर वे रियायत के हकदार होंगे।

(ज) तटीय कार्गो/कन्टेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रूपए में मूल्यवर्गित और संग्रहित किए जाएंगे।

(iv) पोत के पत्तन में तीस दिनों से अधिक के लिए रुकने के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिनों में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में विलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में भावी प्रभाव से परिवर्तित होगा।

(v) (क) देयताओं के परिकलन के प्रयोजनार्थ वजन की इकाई 1 टन अथवा 1000 किलोग्राम, मात्रा मापन की इकाई 1 घनमीटर और धोक में ड्रों के लिए क्षमता मापन की इकाई 1,000 लीटर होगी।

(ख) किसी एक मद के सकल वजन अथवा मात्रा या क्षमता द्वारा मापन के परिकलन में जहां अन्यथा निर्दिष्ट नहीं हो, को छोड़कर, 0.5 तक के भिन्नों को 0.5 इकाई और 0.5 तथा उससे अधिक के भिन्न को एक इकाई के रूप में माना जाएगा।

(vi) विलम्बित भुगतानों/वापसियों पर व्याज :

(क) इस दरों के मान के अधीन विलम्बित भुगतान पर प्रयोक्ता दंडात्मक व्याज अदा करेगा। इसी प्रकार सीएचपीटी विलम्बित वापसियों पर दंडात्मक व्याज अदा करेगा।

(ख) दंडात्मक व्याज की दर 12.25% प्रतिवर्ष होगी। दंडात्मक व्याज सीएचपीटी और पत्तन प्रयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगा।

(ग) वापसियों में विलम्ब सेवा पूरी करने की तारीख अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति पर, इनमें से जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन गिना जाएगा।

(g) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलम्ब सीएचपीटी द्वारा विल देने की तारीख के बाद केवल 10 दिन गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों, जहां महापतन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं लेने/प्रयोग करने के पूर्व भुगतान किया जाना हो और/अथवा जहां दरों के मान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है, में लागू नहीं होगा।

(vii) किसी एक पारेषण पर देय सभी प्रभारों (विलम्ब प्रभार सहित) का कुल योग न्यूनतम 100 रुपए के अधीन होगा। इसके अतिरिक्त, देय प्रभार प्रत्येक अनुप्रयोग/विल आदि के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूपए में भी पूर्णांकित किया जाएगा।

(viii) अगर वापस करने योग्य राशि 100 रुपए से कम है तो वापसी नहीं की जाएगी। 100 रुपए की यह सीमा कम प्रभारों के लिए पूरक दावे हेतु भी लागू की जाएगी। तथापि, यह सेवाओं के लिए अग्रिम रूप में संग्रहित अनंतिम जमाराशियों पर लागू नहीं होगी।

(ix) कोयला, कोक, अयस्क (यांत्रिक प्रहस्तन द्वारा लौह अयस्क को छोड़कर), खाद्य तेल और थोक में अन्य सामग्रियों के मामले में प्रभार (घाट शुल्क, क्रेन प्रभार, विलम्ब शुल्क और विशेष सेवा, अगर कोई हो) पोत की घोषित मात्रा के अनुसार वसूल किया जाएगा।

उन मामलों, जो यहां इसके बाद अन्यथा निर्दिष्ट किए गए हैं, को छोड़कर प्रभारों की वसूली के प्रयोजनार्थ सीएचपीटी द्वारा परीक्षण जांच के अधीन संबद्ध बीजक अथवा अन्य नौवहन दस्तावेजों में यथानिर्दिष्ट प्रत्येक पैकेट की निवल इकाई को नहीं बल्कि सकल इकाई को लिया जाएगा। इन दस्तावेजों के अभाव में अथवा उसमें सकल इकाई की विनिर्दिष्टि के अभाव में वास्तविक परीक्षण जांच द्वारा निकली गई इकाई को सकल इकाई के रूप में माना जाएगा।

(x) पोत-संबद्ध प्रभार पोत के जीआरटी के आधार पर संग्रहित किए जाएं। डेक कार्गो में डेक पर कन्टेनर शामिल होता है। डेक कार्गो को सभी पोत-संबद्ध प्रभारों के आकलन से छूट दी जाएगी।

(xi) (क) आयात कार्गो पर घाट शुल्क का भुगतान कार्गो उतारना आरंभ होने की तारीख को लागू दर पर किया जाएगा।

(ख) निर्यात कार्गो पर घाट शुल्क का भुगतान कार्गो के सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र में प्रवेश पर प्रवेश करने की तारीख को लागू दर पर किया जाएगा।

(ग) पोत पत्तन-सीमाओं के भीतर प्रवेश करने पर पत्तन सीमा में प्रवेश की तारीख को लागू दर पर पत्तन देयताओं का भुगतान करेंगे।

(xii) (i) जहां भी अधिसूचित दरों के मान में सेवा/कार्गो के लिए कोई विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है वहां सीएचपीटी, महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण को उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।

(ii) इसके साथ-साथ प्रस्ताव की प्रस्तुति से दर को अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने तक प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर लगाई जा सकती है।

(iii) अंतरिम अवधि में प्रचालित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर निकाली जाएगी; और इसपर पत्तन/टर्मिनल और संबंधित प्रयोक्ता (प्रयोक्ताओं) द्वारा परस्पर रूप से सहमति होनी चाहिए।

(iv) महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा नियत अंतिम दर साधारणतया केवल भावी तौर पर प्रभावी होगी। तदर्थ रूप में अपनाई गई अंतरिम दर को दैसा ही माना जाएगा, जब तक इसे भूलक्षी प्रभाव से कुछ कम करने के लिए अपेक्षित अत्यधिक पाया जाता है।

(xiii) (i) “दरों के इस मान में निर्धारित दरें उच्चतम सीमा के स्तर की हैं; इसी प्रकार छूट और कटौतियां न्यूनतम स्तर की हैं। सीएचपीटी अगर चाहता है तो वह निम्नतर दरें प्रभावित कर सकता है और/अथवा उच्चतर छूट और कटौतियों की अनुमति दे सकता है।

(ii) सीएचपीटी अगर चाहता है तो वह दरों के मान में निर्धारित दरों के प्रयोग को नियतिरूप करने वाली निर्धारित शर्तों के युक्तिसंगत बना सकता है, अगर ऐसा युक्तिकरण प्रयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत दे सकता है, और दरों के मान में निर्धारित इकाई दरें उच्चतम स्तर से अधिक नहीं होती हैं।

(iii) बशर्ते कि सीएचपीटी को जनता को ऐसी निम्न दरें और/अथवा ऐसी दरों के प्रयोग को नियंत्रित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण को जनता के लिए अधिसूचित करना चाहिए और ऐसी निम्न दरों में और/अथवा ऐसी दरों के प्रयोग को नियंत्रित करने वाली शर्तों में आगे किसी परिवर्तन को जनता को अधिसूचित करते रहना चाहिए, बशर्ते कि नियत नई दरें महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं हों।”

(xiv) राज्य/केन्द्र सरकार द्वारा लगाया जाने वाला सेवा कर शैक्षणिक उप-कर और अन्य कर तथा शुल्क निर्धारित दर पर संग्रहित किए जाएंगे।

(xv) प्रयोक्ताओं से सीएचपीटी के कारण हुए उचित सीमा के बाद किसी विलम्ब के लिए प्रभार अदा करना अपेक्षित नहीं होगा।

अध्याय-II

पत्तन-संबद्ध प्रभार

पत्तन देयताएं

1.0 पत्तन में आने वाले पोतों के लिए पत्तन देयताओं की दर :-

विवरण	जीआरटी के लिए दर		एक ही पोत के संबंध में भुगतान की आवृत्ति	
	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)	तटीय पोत	विदेशगामी पोत
प्रभारी पोत (बंध नीकाओं सहित सभी किसी के समुद्रगामी पोत)	0.2300	6.075	देयता 30 दिनों में एक बार देय है	देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर देय है

टिप्पणियाः :

- (1) पृथक्कृत स्थिरक भार के साथ तेल टैंकरों के लिए घटा हुआ सकल टनभार, जिसे अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र में “अभ्युक्ति” कॉलम में इनिट किया जाता है, को पत्तन देयताएं लगाने के प्रयोजनार्थ उसका सकल टनभार माना जाएगा।
- (2) पत्तन देयताएं निम्नलिखित पर नहीं लगाई जाएंगी :
 - (i) कोई भी मनोरंजन नौका
 - (ii) कोई पोत, जो पत्तन छोड़ने के बाद मौसम के कारण अथवा किसी क्षति पहुंचने के फलस्वरूप पुनः प्रवेश करने के लिए बाध्य होता है।
 - (iii) नौसेना पोतों की निम्नलिखित श्रेणियों को पत्तन देयताओं के भुगतान से छूट दी जाती है :-
 - (क) भारत गणराज्य के अथवा उसकी सेवा में सफेद पोतध्वंज फहराने वाले युद्ध पोत।
 - (ख) नीला पोतध्वंज फहराने वाले पोत।
 - (ग) पत्तन में प्रवेश करने वाले किसी विदेशी राजकुमार अथवा राष्ट्र के युद्ध कर्मी।
- (4) नेजी पत्तन को छोड़कर किसी अन्य भारतीय पत्तन के पोत।
- (5) पत्तन में प्रवेश करने, परंतु वहां से कोई कार्गो अथवा यात्रियों को नहीं उतारने अथवा ले जाने (ऐसे नौमार उतारने/पुनः नौमरण के अपवाद सहित, जो भरम्भत के प्रयोजनार्थ आवश्यक हो) वाले पोत पर पत्तन देयताओं, जिससे वह अन्यथा प्रभारी होता, का केवल 50% प्रभारित किया जाएगा।
- (6) स्थिरक भार में और यात्रियों का वहन नहीं करते हुए पत्तन में प्रवेश कर रहे पोत पर पत्तन देयता, जिससे वह अन्यथा प्रभारी होता, का केवल 75% प्रभारी होगा।
- (7) 30 दिनों के भीतर पत्तन में ‘दूसरी बार’ रिक्त और/अथवा भरे हुए बैडे वाले बंध नीकाओं को उठाने, परंतु वहां किसी कार्गो अथवा यात्रियों को नहीं उतारने अथवा ले जाने वाले बंध-पोत पर कोई पत्तन देयता प्रभारी नहीं होगी। दूसरी बार आने पर कार्गो अथवा यात्रियों को उतारने अथवा ले जाने की दशा में इसे पत्तन में पोत का प्रवेश माना जाएगा और वह यथा लागू पत्तन देयताएं अदा करेगा।
- (8) अमर टिप्पणी 2(iii) के अधीन निर्दिष्ट किए गए को छोड़कर राज्य/केन्द्र सरकार के स्वामित्वाधीन सभी पोत पत्तन देयताओं का भुगतान करने के उत्तरदायी हैं।

(7) तीसरी पोत जो ऊपर 3 में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार पत्तन देयताओं का 50% अदा करने के बाद कार्गो अथवा यात्रियों के साथ या स्थिरक भार में 30 दिन की छूट की अवधि के भीतर पत्तन में पुनः प्रवेश करता है, उस पर अंतर अर्थात् पहले दिए गए पत्तन देयताओं का 50% प्रभारित किया जाएगा।

(8) तीसरी पोत, जो ऊपर 4 में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार पत्तन देयताओं का 75% अदा करने के बाद कार्गो अथवा यात्रियों के साथ या स्थिरक भार में 30 दिनों की छूट अवधि के भीतर पत्तन में पुनः प्रवेश करता है, उस पर अंतर अर्थात् पहले दिए गए पत्तन देयताओं का 25% प्रभारित किया जाएगा।

(9) लंगर लगाए बिना पत्तन में यात्रियों को उत्तरसे और अपनी समुद्री यात्रा पर प्रस्थान करने वाला पोत पूरी पत्तन देयता अदा करने का उत्तरदायी होगा।

2.0 वर्ष किराया प्रभार

क. नौका बंदरगाह और टिम्बर तालाब को छोड़कर पत्तन में आए पोतों के लिए वर्ष किराया प्रभारों की दर

जीआरटी	प्रति घंटे अथवा उसके भाग की दर ¹ विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर प्रति पीआरटी)	तटीय पोत (रुपए)
जीआरटी की कोई मात्रा	0.00289	0.0763 प्रति जीआरटी

(1) भारत गणराज की सेवा में सफेद पोताध्वज फहराते हुए, परंतु युद्ध के समय माइन स्वीपर और गश्ती पोत सहित सभी युद्ध पोत को बर्थ किराया प्रभार के भुगतान से छूट दी जाएगी, जब वे किराया मामले में एक महीने से अनधिक की अवधि के लिए रहते हैं, अगर साधारण स्टीमरों के लिए अन्य बंध घाट उपलब्ध हैं, परंतु वे बर्थ किराया प्रभार के भुगतान के उत्तराधारी हो जाते हैं जब वे बगल के बर्थ में लगते हैं। केन्द्र सरकार अथवा राज्य सरकार के अन्य सभी पोत उपरोक्त अनुसूची में निर्दिष्ट दरों के अनुसार बर्थ किराया प्रभार अदा करेंगे।

(2) उत्तराई अथवा लदान पूरा करने अथवा स्थिरक भार करने के बाद पोत पायलट को 4 घंटे के भीतर (अथवा चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा वर्णित कारणों से लिखित में दी गई ऐसी समय वृद्धि के भीतर) प्रस्थान करने के लिए कहेगा। अगर पोत उत्तराई अथवा लदान करने या स्थिरक भार करने के बाद 4 घंटे की अवधि के भीतर अथवा चेन्नई पत्तन न्यास अथवा उसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा प्रदान की गई समयवृद्धि के भीतर प्रस्थान करने के लिए पायलट को नहीं कहता है, तो पोत चार घंटे अथवा चेन्नई पत्तन न्यास अथवा उसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा प्रदान की गई समय वृद्धि की समाप्ति की अवधि से पायलट को बुलाने के समय तक तटीय पोत के लिए प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए 9983.73 रुपए की दर से और विदेशगामी पोत के लिए प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए 378 अमरीकी डॉलर का अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार अदा करेगा।

(3) टिप्पणी 2 में निर्दिष्ट अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार निम्नलिखित मामलों में प्रभारित नहीं किया जाएगा :

- क. पोत की सुरक्षा के लिए प्रस्थान करने हेतु भाटा, लंगर आदि के लिए प्रतीक्षारत पोत।
- ख. पत्तन कर्मचारियों द्वारा हड्डताल।
- ग. लदान करने वाले दंड के संपर्क टूटने की समस्या।
- घ. चेन्नई पत्तन न्यास अथवा उसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों की सहमति से निष्क्रिय बर्थ का प्रयोग।

(4) (i) प्रस्थान करने के लिए पायलट के बुलाने के समय से 4 घंटों की समाप्ति के बाद बर्थ किराया प्रभार नहीं लगाया जाएगा।

(ii) पायलट के लिए गलत बुलावे हेतु एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया लगाया जाएगा।

“पायलट के लिए गलत बुलावे” का अर्थ यह होता है कि जब पोत सभी प्रकार से तैयार नहीं हैं परंतु उसने पायलट की मांग की है, और पोत पर चढ़ने के बाद पायलट पोत का प्रस्थान नहीं कर सकता, क्योंकि वह तैयार नहीं था, जिसके परिणामस्वरूप प्रस्थान किए/अंतरण किए बिना पायलट को पोत से उत्तरना पड़ा हो।

(5) जैसा नीचे वर्णित है अथवा जब भी सरकार अथवा उपयुक्त प्राधिकारी द्वारा परिवर्तित किया जाए, सामान्य बर्थ किराया प्रभार के अतिरिक्त प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता प्रभार लागू होगा :

(क) किसी पोत को “प्राथमिकता बर्थिंग” प्रदान करने के लिए एक दिन के लिए बर्थ किराया प्रभार अथवा बर्थ में वास्तविक रूप में रुकने की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रभार के 75% इनमें से जो भी अधिक हो, के समतुल्य फीस लगाई जाएगी।

(ख) किसी पोत को “बेदखली प्राथमिकता” प्रदान करने के लिए एक दिन के लिए बर्थ किराया प्रभार अथवा बर्थ में वास्तविक रूप से रुकने की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रभार का 100% इनमें से जो भी अधिक हो, के समतुल्य फीस लगाई जाएगी। इसके अतिरिक्त, किसी पोत को “बेदखली प्राथमिकता” प्रदान करने के लिए पोत को “अंदर अंतरित करने” और “बाहर अंतरित करने” के लिए प्रभार संग्रहित किया जाएगा।

(ग) ऊपर यथा इंगित प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता प्रदान करने के लिए फीस निम्नलिखित श्रेणियों को छोड़कर सभी पोतों के लिए प्रभार्य होगी :

- (i) रक्षा मंत्रालय के लिए कार्गो का वहन करने वाले पोत।
- (ii) सद्भावना भ्रमण पर आ रहे रक्षा पोत।
- (iii) भारत सागर विकास विभाग द्वारा अंटार्टिका अभियान के प्रयोजन के किराए पर लिए गए पोत।
- (iv) अन्य कोई पोत, जिसके लिए नीदहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई है।

(6) बर्थ आस्कण स्कीम के अधीन आने वाले पोतों के संबंध में स्कीम और समय-समय पर सरकार द्वारा जारी निर्देश के अनुसार बर्थ आस्कण प्रभार अदा किया जाएगा।

(7) कोई बर्थ किराया प्रभारित नहीं किया जाएगा, जब पोत सीएचपीटी के बर्थ पर पत्तन उपस्करों की खराबी अथवा विजली नहीं रहने या सीएचपीटी पर आरोप्य किसी अन्य क्रांत्रण से प्रवालन नहीं होने के कारण निश्चिय रहता है।

ख. टिम्बर तालाब और नीका बेसिन में खड़े पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार

(1) मैचेट पोत तथा केन्द्र सरकार अथवा राज्य सरकार के गैर-वाणिज्यिक मोटरचालित बंदरगाह नौका जैसे रक्षा सेवाओं, सीमाशुल्क पुलिस और पत्तन स्थास्थ विभाग के लोध के अतिरिक्त तटस्कर सेवा के पोत और अन्य कोई पोत, जो चेन्नई पत्तन के लिए बंदरगाह नौका नियम के अंतर्गत पंजीकृत नहीं हैं और जो पत्तन प्रवालन से संबंधित अपने विभागीय प्रयोग के लिए उक्त पत्तन में आवागमन कर रहे हैं और वहां खड़े हैं :-

प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए प्रति पोत अथवा क्राफ्ट अथवा नौका, जैसा भी मामला हो, नौका जैसा बेसिन और लकड़ी (टिम्बर) तालाब के अधिनोग के लिए 65.62 रुपए की दर से बर्थ किराया प्रभार अदा करेंगे।

ग. पत्तन में कहीं भी बर्थिंग के लिए बंदरगाह नौका नियम के अंतर्गत पंजीकृत बंदरगाह नौकाओं के लिए प्रभार

(1) पत्तन में आवागमन करने वाले केन्द्र सरकार अथवा राज्य सरकार के गैर-वाणिज्यिक मोटरचालित बंदरगाह नौका के अतिरिक्त चेन्नई पत्तन के लिए बंदरगाह नौका नियम के अंतर्गत पंजीकृत कोई भी मोटरचालित बंदरगाह नौका या तो प्रति कैलेंडर माह अथवा उसके भाग के लिए 2100/-रुपए अथवा प्रति नौका प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए 3.93 रुपए की दर पर नौका के स्थानी के विकल्प पर बर्थ किराया प्रभार अदा करेगी और स्वामी द्वारा एक बार दिया गया उक्त विकल्प अंतिम होगा।

घ. लंगरगाह शुल्क

क्रम संख्या	विवरण	लागू दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय (रुपए)
1	आबद्ध बंदरगाह के भीतर बंध स्थल पर लंगर लगाने के लिए	0.0011	0.0291
2	आबद्ध बंदरगाह के बाहर बंध स्थल के अतिरिक्त किसी स्थल पर लंगर लगाने के लिए	0.0006	0.0158

टिप्पणी : क्रम संख्या 2 में उपरोक्त प्रभार किसी भी कारण से आबद्ध बंदरगाह से बाहर अंतरित और दुबारा वर्ष में लगाए गए पोत के लिए संग्रहित किया जाएगा। किसी भी पोत को नामोदिष्ट स्टीमर एजेंट के बिना बाहरी लंगरगाह में लंगर डालने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

3.0 पायलिटिज शुल्क

3.1 (क) पत्तन में आने वाले लौह-अयस्क पोतों के अतिरिक्त अन्य पोतों के लिए पायलिटिज शुल्क की दर

मद संख्या	पोत का आकार	प्रति जीआरटी दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	संशोधित तटीय पोत (रुपए)
I.	3,000 जीआरटी तक	0.389	10.27
II.	3,001 से 10,000 जीआरटी तक	0.269	7.10
III.	10,001 से 15,000 जीआरटी तक	0.310	8.19
IV.	15,001 से 30,000 जीआरटी तक	0.357	9.43
V.	30,001 से 60,000 जीआरटी तक	0.507	13.39
VI.	60,000 जीआरटी से अधिक	0.587	15.50

(ख) पत्तन में आने वाले लौह-अयस्क पोतों के लिए पायलिटिज शुल्क की दर

मद संख्या	पोत का आकार	प्रति जीआरटी दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	संशोधित तटीय पोत (रुपए)
I.	3,000 जीआरटी तक	0.267	7.05
II.	3,001 से 10,000 जीआरटी तक	0.185	4.89
III.	10,001 से 15,000 जीआरटी तक	0.213	5.63
IV.	15,001 से 30,000 जीआरटी तक	0.247	6.52
V.	30,001 से 60,000 जीआरटी तक	0.349	9.22
VI.	60,000 जीआरटी से अधिक	0.402	10.62

3.2 हॉट मूव/कोल्ड मूव प्रचालनों के लिए पायलिटिज शुल्क की दर

क्रम संख्या	विवरण	प्रचालन	
		हॉट मूव	कोल्ड मूव
1	आगम पायलिटिज	50%	100%
2	बर्हिंगम पायलिटिज	50%	100%

टिप्पणी : प्रभारों की उपरोक्त प्रतिशतता पैरा 3.1(क) और 3.1(ख)में निर्धारित पायलिटिज शुल्क की दरों पर लागू की जाएगी।

सामान्य टिप्पणी :

- (1) पायलिटिज शुल्क में पत्तन के पायलट (पायलटों) की सेवाएं और पायलट के आगम और बर्हिंगम आवागमन के लिए चालक दल के साथ अपेक्षित संख्या में टग/टगों, लांचों का प्रावधान शामिल होगा।
- (2) स्टीमर एजेंट के अनुरोध पर किए गए किसी अंतरण के मामले में निर्धारित दरों के अनुसार अंतरण प्रभार लगाया जाएगा।
- (3) पत्तन की सुविधा के अतिरिक्त बाहरी लंगर डालने के लिए पोत के अंतरण को पायलिटिज कार्रवाई माना जाएगा। इसलिए, उसी पत्तन प्रवेश के अधीन पोत के पुनःप्रवेश के लिए नया पायलिटिज शुल्क देय होगा।
- (4) अगर किसी पोत को प्रयोक्ता के अनुरोध पर बाहरी लंगरगाह में अंतरित किया जाता है, तो प्रयोक्ता अतिरिक्त पायलिटिज शुल्क अदा करेगा।
- (5) 3000 जीआरटी तक के अर्थात खंड 3.1(क) की मद संख्या 1 में वर्णित पोतों के लिए इस अनुसूची के अधीन न्यूनतम प्रभार विदेशगामी पोतों के लिए 714.42 अमरीकी डॉलर और तटीय पोतों के लिए 18,869.26 रुपए होगा।
- (6) 3,001 जीआरटी के और 10,000 जीआरटी तक के अर्थात खंड 3.1(क) की मद: संख्या II में वर्णित पोतों के लिए इस अनुसूची के अधीन न्यूनतम प्रभार विदेशगामी पोतों के लिए 865.25 अमरीकी डॉलर और तटीय पोतों के लिए 22,852.98 रुपए होगा।
- (7) पायलिटिज के लिए देय दरों का आधा शुल्क निम्नलिखित पोतों के संबंध में लगाया जाएगा : •
 - (i) पत्तन की सीमाओं के बाहर किसी पोत को बांधने के लिए जब यह वहां प्रवेश नहीं करता अथवा उसे नहीं छोड़ता, उदाहरणार्थ वीएलसीसी पोत और विशाल टैंकर। यह प्रावधान उन पोतों के लिए लागू नहीं है, जो बर्थ से बाहरी लंगरगाह तक और पुनः बाहरी लंगरगाह से बर्थ तक अंतरित किए जाते हैं।
 - (ii) अगर कोई पोत इस पत्तन में अपनी समुद्री यात्रा में है, तब केवल एक ओर का पायलिटेज शामिल है।
 - (iii) उन पोतों के मामले में, जहां केवल या तो पायलट अथवा टन की ही सेवा शामिल है।
- (8) उन पायलटों के मामले में, जिनकी सेवाएं मांगी गई हैं, परंतु पोत पर सवार होने के समय से 30 मिनट के भीतर उनका उपयोग नहीं किया गया है; निम्नलिखित प्रभार लगाए जाएंगे :

सेवाएं	दर	
	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
पायलट, जिनकी सेवाएं मांगी गई हैं, परंतु पोत पर पायलट के सवार होने के बाद उनका उपयोग नहीं किया गया है।	89.30	2358.59

उपर निर्दिष्ट दरें पोतों के बर्हिंगम पायलिटिज के लिए मांग को रद्द करने के मामले में ही नहीं, बल्कि पोतों के बर्थ के अंतरण और पुनः बांधने अथवा पोत को उसके बर्थ में घुमाने या भारी लिफ्ट की स्थितियों के कारण उसी बर्थ में पोत को पुनः बांधने की मांग को रद्द करने के लिए भी लगाई जाएंगी।

(9) विशेष प्रभार :

- (i) चेन्नई पत्तन में किसी पोत पर सवार होते ही 30 मिनट के बाद पायलट की प्रतीक्षा करने लिए प्रति घंटे अथवा उसके भाग हेतु विदेशगामी पोत के संबंध में 45.379 अमरीकी डॉलर और तटीय पोत के मामले में 1198.55/- रुपए का शुल्क लगाया जाएगा।

(ii) चेन्नई पत्तन की सीमाओं के भीतर प्रस्थान करने वाले पोत के नौकर्षण के लिए प्रभार 30 मिनट अथवा कम की अवधि के लिए विदेशगामी पोत के लिए न्यूनतम 11.38 अमरीकी डॉलर और तटीय पोत के लिए 300.57/-रुपए के अधीन प्रति घंटे, विदेशगामी पोत के लिए 22.75 अमरीकी डॉलर और तटीय पोत के लिए 600.87/-रुपए होगा। इस अवधि से अधिक की अवधि के लिए प्रभार एक घंटे अथवा उसके भाग के लिए नियत दर पर लगाया जाएगा।

4.0 अन्य प्रभार

4.1 अंतरण प्रभार की दर

भद्र संख्या	पोत का आकार	प्रति जीआरटी दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	संशोधित तटीय पोत (रुपए)
I.	30,000 जीआरटी तक	0.0515	1.360
II.	30,001 से 60,000 जीआरटी तक	0.0515* 30000 + 0.0411* 30000 जीआरटी से अधिक	1.360* 30000 + 1.086* 30000 जीआरटी से अधिक
III.	60,000 जीआरटी से अधिक	0.0515* 30000 + 0.0411* 30000 जीआरटी से अधिक 0360* 60000 जीआरटी से अधिक	1.0360* 30000 + 1.086* 30000 जीआरटी से अधिक + 0.951* 60000 जीआरटी से अधिक

टिप्पणियां :

(1) किसी पोत को बीच धारा से वर्थ में अथवा वर्थ से बीच धारा में अंतरित करने या वर्थ अथवा लंगरगाह बदलने के लिए अंतरण प्रभार लगाया जाएगा। अंतरण प्रभार अंतरणों के सभी कार्यों पर लगाया जाएगा, जिसमें पायलिटिज से संबंधित आगम और बहिंगम आवागमन शामिल नहीं हैं।

(2) प्रयोक्ता के अनुरोध पर पहले अंतरण के मामले में 100% अंतरण प्रभार लगाया जाएगा, अगर अंतरण कोल्ड मूव में है। प्रयोक्ता के अनुरोध पर कोल्ड मूव में किसी अनुवर्ती अंतरण पर 200% अंतरण प्रभार लगाया जाएगा।

(3) एजेंट के अनुरोध पर वर्थ के भीतर पोत को धुमाने को भी अंतरण के रूप में माना जाएगा।

(4) पत्तन की सुविधा के लिए किसी पोत के अंतरण के लिए कोई पृथक प्रभार नहीं लगाया जाएगा।

(क) पत्तन की सुविधा निम्नलिखित का अर्थ देने के लिए परिभाषित है :

(i) अगर वर्थ में कार्यरत कार्गो पोत अथवा लंगरगाह/वंय घाट में यानान्तरणों सहित किसी पोत को कार्य करने/जल सर्वेक्षण कार्य करने या किसी नौकर्षक के लिए वर्थ आवंटित करने या वर्थ में भरम्भत, अनुस्कृण करने और ऐसे ही अन्य समान कार्य करने, जिसके द्वारा अंतरण की आवश्यकता होती है, के लिए अंतरित/वर्थ में खड़ा किया जाता है, तो ऐसे अंतरण को “पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण” के रूप में माना जाएगा। ऐसे पोत को पुनःस्थान में रखने के लिए किए गए अंतरण को भी “पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण” के रूप में माना जाएगा।

(ii) अगर कोई कार्यरत कार्गो पोत किसी वेदखली प्राथमिकता पोत, जिसे अंतरण प्रभार वहन करने से छूट दी जाती है, को स्थान देने के लिए वर्थ से अंतरित किया जाता है तो ऐसे अंतरण को “पत्तन की सुविधा” के रूप में माना जाएगा।

(iii) तथापि, यानान्तरकों के मामले में अंतरण के सभी कार्य प्रभार्य हैं।

(iv) जब भी किसी पोत को बेदखली प्राथमिकता पर किसी अन्य पोत को स्थान देने के लिए अंतरित किया जाता है, तब अंतरित पोत को अंतरण प्रभार के भुगतान से छूट दी जाती है, क्योंकि उसे बेदखली प्राथमिकता का लाभ उठाने वाले पोत द्वारा अदा किया जाता है, अथवा अंतरण को “पत्न की सुविधा” के रूप में माना जाता है, जब प्राथमिकता वाले पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है। तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा :

(क) गैर-कार्गो पोत जिसे किसी भी मामले में कार्गो पोत के आगमन पर वर्ध खाती करना होता है।

(ख) विशेष रूप से किनारे पर लदान/उत्तराई करने के लिए वर्ध का प्रयोग करने वाले पोत।

(ग) पोत, जो कोई कार्गो प्रहस्तन प्रचालन किए बिना वर्ध में निष्क्रिय हैं।

(v) जब भी किसी पोत को किसी ऐसे अन्य पोत, जिसे एलओए/गहराई प्रतिबंधों के कारण अन्य वर्ध में खड़ा नहीं किया जा सकता, को स्थान देने के लिए अंतरित किया जाता है।

(vi) जब भी किसी पोत को समीपस्थ वर्ध में प्राथमिकता वाले दूसरे पोत को स्थान देने के लिए अंतरित किया जाए और जब तक वह पोत अंतरित नहीं किया जाता, तब तक प्राथमिकता वाले पोत को लंबाई के प्रतिबंध के कारण समीपस्थ वर्ध में खड़ा नहीं किया जा सकता।

(vii) किसी विशिष्ट कार्गो के लिए पोत की अनुपलब्धता के कारण विशिष्ट कार्गो हेतु निर्दिष्ट वर्ध में “अन्य किसी कार्गो पोत” के कब्जा करने की दशा में नामोर्डिष्ट वर्ध में कार्यरत अन्य कार्गो पोत को निर्दिष्ट वर्ध में अन्य कार्गो पोत की बर्यिंग के बाद रिक्त हुए किसी अन्य वर्ध में नामोर्डिष्ट वर्ध में विशिष्ट कार्गो पोत को स्थान देने के लिए अंतरित किया जा सकता है, बशर्ते कि रिक्त वर्ध के लिए प्रतीक्षारत किसी अन्य कार्गो पोत को उक्त रिक्त वर्ध में सामान्य क्रम से वर्ध में खड़ा नहीं किया जाएगा। विशिष्ट कार्गो पोत की बर्यिंग के सामान्य क्रम की दशा में अगर नामोर्डिष्ट वर्ध रिक्त नहीं है, तो नामोर्डिष्ट वर्ध से अन्य कार्गो पोत का अंतरण विशिष्ट कार्गो पोत के स्थान देने के लिए पत्तन की सुविधा के रूप में किया जाएगा।

4.2 नौवहन के लिए जलापूर्ति की दर

मद सं०	विवरण	इकाई	दर	
			विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रूपए)
1	भारती गोदी को छोड़कर धाट के किनारे सीएचपीटी द्वारा नौवहन को आपूरित जल	प्रति 1000 लीटर अथवा उसका भाग	3.00	79.23
2	टैंकर बंध धाट और भारती गोदी सहित बंध धाट में नौवहन को आपूरित जल	—तदैव—	4.00	105.64

4.3 सामग्रियों के बचाव के लिए शुल्क

मद सं०	बधाई गई सामग्रियों का मूल्य	बचाव प्रभार की दर	देय न्यूनतम प्रभार
1	1000 रूपए से कम	मूल्यानुसार 58.06 प्रतिशत	न्यूनतम 475.20 रूपए के अधीन
2	1,000 रूपए और अधिक, परंतु 5,000 रूपए से कम	मूल्यानुसार 47.52 प्रतिशत	1056.00 रूपए
3	5,000 रूपए और अधिक, परंतु 10,000 रूपए से कम	मूल्यानुसार 39.6 प्रतिशत	4224.00 रूपए
4	10,000 रूपए और अधिक, परंतु 20,000 रूपए से कम	मूल्यानुसार 31.68 प्रतिशत	7128.00 रूपए
5	20,000 रूपए और अधिक, परंतु 50,000 रूपए से कम	मूल्यानुसार 18.48 प्रतिशत	10892.00 रूपए
6	50,000 रूपए और अधिक	मूल्यानुसार 13.20 प्रतिशत	14916.00 रूपए

टिप्पणी : इन प्रभारों में सामान्य गोताखोर का प्रभार शामिल है, परंतु इसमें कोई विशेष प्रभार, जो कतिपय मामले में आवश्यक हो सकता है, जैसे टग, बजरे अथवा अन्य नौकाओं का प्रयोग, शामिल नहीं है, जो वास्तविक लागत पर अथवा पत्तन के दरों के मान में निर्धारित दरों, जैसा भी मामला हो, पर प्रभार्य होगा। जल से क्षति पहुंचने लायक सामग्रियों के मामले में उपरोक्त प्रतिशतता विक्री मूल्य अथवा सीमा शुल्क मूल्यांकन, जैसा भी मामला हो, पर वसूल की जाएगी।

4.4 गोताखोर का प्रभार

			न्यूनतम प्रभार (रुपए)	प्रति घंटा अथवा एक घंटे के भाग की दर (रुपए)	
1	वर्दी में अधिकतम चार घंटे तक	792.00	1584.00	1188.00	2296.00
2	उपर्युक्त से अधिक	1188.00	-	1742.40	-

टिप्पणी : (1) ऊपर निर्दिष्ट गोताखोर का प्रभार गोताखोरों द्वारा खोज अथवा जांच के परिणामों पर व्यान दिए बिना पत्तन के पनडुब्बी गोताखोर की सेवाओं के लिए विशेष मांग पर किए गए गोताखोरी के कार्य के सभी मामलों में लगाया जाएगा। जहां जहाज पर गुम हुई सामग्रियों की प्राप्ति के लिए खोज की जाती है और ऐसी सामग्रियां प्राप्त की जाती हैं, तो बचाव के लिए लगाने वाले प्रभार लगाए जाएंगे।

(2) जब गोताखोरी की नौका का किसी लांच द्वारा नौकर्षण किया जाता है, तब नौकर्षण प्रभार अतिरिक्त लगाया जाएगा।

अध्याय-III

कार्गो-संबद्ध प्रभार मान 1 - घाट शुल्क प्रभारों की अनुसूची

मद सं०	नामावली	इकाई	दर (रुपए)	तटीय पोत के लिए संशोधित दर (रुपए)
1	सभी किस्म के अम्ल	1 टन	63.80	38.28
2	पशु, पशी और जीवित सरीसृप (प्रति पशु)	प्रत्येक	28.60	17.16
3	एरबेस्टस, सीर्मेट, खंगर चूना और चूना पत्थर तथा उत्पाद	1 टन	28.60	17.16
4	वास्तविक यात्रियों और नाविकों के साथ नहीं जाने वाले साज-सामान और वैयक्तिक सामान	प्रति पैकेट	71.39	42.83
5	हैंट और टाइलस-साधारण	100 अथवा उसका भाग	5.72	3.43
6	सभी किस्म के मोटे अनाज और दालें	1 टन	28.60	17.16
7	ब्लैक कार्बन सहित सभी किस्म के रसायन और दवाइयां, रसायनिक खाद को छोड़कर सभी किस्म के गैस-थोक में नहीं	मूल्यानुसार	0.65%	0.39%
7क	ब्लैक कार्बन सहित सभी किस्म के रसायन और दवाइयां, रसायनिक खाद को छोड़कर सभी किस्म के गैस-थोक में	1 टन	96.80	58.08
8	तापीय कोयला	1 टन	23.00	23.00
8क	तापीय कोयला के अतिरिक्त कोयला, सभी किस्म का कोक और सभी किस्म का चारकोल	1 टन	23.00	13.80

9	साधारण नमक	1 टन	17.16	10.29
10	वाहन-विभिन्न किस्म, पुर्जे और उपकरण :-			
	(क) मोटरचालित दो पहिए वाहन	प्रत्येक	285.56	171.33
	(ख) जूट, सन और उनके विनिर्माण, आटोरिक्शा तथा अन्य तिपांहए वाहन और पहिए पर उनके चेसिस	प्रत्येक	713.90	428.34
	(ग) (i) आरओआरओ प्रणाली द्वारा लदान किए अथवा उतारे गए मोटरकार, जीप, वैन और पर्यटक काफिले	मूल्यानुसार	0.33%	0.20%
	(ii) आरओआरओ प्रणाली के अतिरिक्त अन्य साधनों से लदान किए अथवा उतारे गए मोटरकार, जीप, वैन और पर्यटक काफिले	प्रत्येक	2855.60	1713.36
	(घ) (i) बस, डम्पर, लॉरी, ट्रैक्टर, ट्रक, चेसिस और ट्रॉलर-भार रहित -आरओआरओ प्रणाली द्वारा	मूल्यानुसार	0.33%	0.20%
	(ii) बस, डम्पर, लॉरी, ट्रैक्टर, ट्रक, चेसिस और ट्रॉलर-भार रहित -आरओआरओ प्रणाली द्वारा	मूल्यानुसार	0.43%	0.26%
	(ज) बस, डम्पर, लॉरी, ट्रैक्टर, ट्रक और ट्रॉलर जैसे मोटर-वाहन आरओआरओ प्रणाली से भिन्न	प्रत्येक	5711.20	3426.72
	(च) ऊमर मद सं0 (ज) में वाहनों के पहिए पर चेसिस	प्रत्येक	2855.60	1713.36
	(छ) रेलवे के डिब्बे और वैगन	प्रत्येक	14278.00	8566.80
	(ज) इंजन	प्रत्येक	21417.00	12850.20
	(झ) ऊमर अनिर्दिष्ट वाहन और पुर्जे तथा वाहनों के उपकरण, ट्यूब तथा रबर टायर और ट्यूब को छोड़कर एक्सकेवेटर, पेलोडर बुल्डोजर्स, डोजर्स, पोकलेनर्स, एफएलटी, टीएलटी, रीच स्टेकर्स आदि जैसे सभी भिन्नी हटाने के उपस्कर	मूल्यानुसार	0.43%	0.26%
11	कपास-कच्चा, जूट सन और उनके विनिर्माण	1 टन	85.69	51.41
12	औषध, दवाइयां और चिकित्सा सामग्रियां तथा उपकरण	मूल्यानुसार	0.14	0.08
13	मछली, ताजी, शुष्क-नमकीन, अन्य, मछली के मुँह, झींगा-ताजा, शुष्क- नमकीन-अन्य, मेढ़क की टांग और अन्य समान मद्दे ताजे और संसाधित	1 टन	27.17	16.30
14	खाल और चर्म-कतरने और कटे हुए-शोषित और अशोषित	1 टन	28.60	17.16
15	गैल्वनीकृत इस्पात, कच्चा लोहा, धातुपिंड, *टिन प्लेट, सभी किस्म की सीसा सामग्री सहित लोहा एवं इस्पात	1 टन	42.90	25.74
15क	भिन्नित इस्पात, स्टेनलेस स्टील और अन्यथा अनिर्दिष्ट धातुएं-धातुपिंड और उत्पाद	1 टन	71.39	42.83
16	चमड़ा, सभी किस्म के जूरों सहित चमड़े की वस्तुएं	मूल्यानुसार	0.14%	0.08%
17	विद्युतीय, इलेक्ट्रोनिक सामग्री, तार केबल सहित सभी किस्म की मशीनें और उनके पुर्जे तथा उपकरण	मूल्यानुसार	0.22%	0.13%

18	सभी किस्म के खाद-उर्वरक-उर्वरक कच्ची सामग्रियां, रॉक फास्फेट, एमओपी, एसओपी और गंधक आदि	1 टन	18.60	17.16
19	सभी किस्म के धातु छीजन	1 टन	28.60	17.16
20	धातु-बहुमूल्य-चांदी, स्वर्ण और प्लेटिनम	मूल्यानुसार	3.22%	1.13%
21	थोक में शीशा (मोतेरेस)	1,000 लीटर	34.32	20.59
22	तेल-पशु अथवा वनस्पति-थोक में नहीं	मूल्यानुसार	0.65%	0.39%
22क	तेल-पशु अथवा वनस्पति-थोक में	1 टन	55.00	33.00
23	तेल-खतरनाक-खनिज-कच्चा-थोक में	1 टन	36.30	36.30
24	तेल-किरासन तेल, स्नेहन तेल सहित द्रव में पीओएल उत्पाद और कच्चे तेल के अतिरिक्त थोक में स्नेहक मूल भंडार टिप्पणी : सीपीसीएल के कार्गो पर 1000 लीटर के लिए 10 रुपए की दर से घाटशुल्क लगाया जाएगा	1000 लीटर	36.30	36.30
25	तेल-मारी पेट्रोलियम अर्थात् 65 डिग्री सें 0 (149 डिग्री फार्नहाइट) से अधिक दमनांक वाले थोक में पेट्रोलियम उत्पाद	1000 लीटर	32.67	32.67
25क	तेल-मारी पेट्रोलियम अर्थात् 65 डिग्री सें 0 (149 डिग्री फार्नहाइट) से अधिक दमनांक वाले पेट्रोलियम उत्पाद-थोक में	1 घन मीटर	23.24	23.24
25ख	तेल-स्नेहन आधार भंडार सहित स्नेहक-थोक में नहीं	1 घन मीटर	55.66	55.66
26	नियात के लिए आकारयुक्त किनारे के पत्थर/मरम्भत के पत्थर सहित सभी किस्म के अयस्क और खनिज	1 टन	16.50	16.50
26क	आयात के लिए थोक में सभी किस्म के अयस्क और खनिज	1 टन	28.60	28.60
27	सभी किस्म के कागज	1 टन	42.90	25.74
28	रसद किराने का सामान, चीनी, मसाला, खाद्य पदार्थ, सभी किस्म के आटे सहित तिलहन भंडार, मोटे अनाज और दालों के अतिरिक्त, नारियल, प्याज, मसाले और लहसुन सहित फल और सब्जियां।	1 टन	35.75	21.45
29	कच्चा रबड़	मूल्यानुसार	0.43%	0.26%
29क	रबड़-विनिर्मित	मूल्यानुसार	0.14%	0.08%
30	पत्थर-मूर्ति बनाने योग्य, खुदी हुई पट्टिकाएं/ तैयार पत्थर	1 टन	49.94	39.96
31	हथियार, गोला-बारूद और सभी किस्म के विस्फोटक सहित भंडार -नौसेना और सैन्य, टैंक और टैंक के पुर्जे	1 टन	85.69	51.41
32	सभी किस्म के वस्त्र और धागा तथा उसके सभी विनिर्माण	मूल्यानुसार	0.14%	0.08%
33	लकड़ी (लट्ठे में)	1 घन मीटर	25.30	15.18
34	प्लाईबुड लकड़ी के गुदे और बोर्ड सहित लट्ठे पर को छोड़कर सभी किस्म की लकड़ियां	1 टन	42.90	25.74
35	तम्बाकू-कच्ची, पत्ते और विनिर्मित	मूल्यानुसार	0.14%	0.08%
36	अन्यथा अनिर्दिष्ट मर्दे-थोक में	1 टन	47.08	28.24
36क	अन्यथा अनिर्दिष्ट मर्दे-थोक के अलावा	मूल्यानुसार	0.57%	0.34%

ल.न. - लागू नहीं

टिप्पणियां :

- (1) ओवरसाइड सुपुर्दी आदेश (ओडीओ) में शामिल आयात कार्गो और सभी थोक क्रार्गो (आयात/निर्यात) की सीएचपीटी द्वारा प्रभार में नहीं किया जाता है।
- (2) निर्यात पद पर पटिटकायुक्त कार्गो के संबंध में पटिटकाकरण के लिए प्रयुक्त पटिटका की इकाई को (क) घाटशुल्क और (ख) विलम्ब शुल्क और क्रेन शुल्क, अगर कोई हो, की वसूली के प्रयोजनार्थ इकाई भाने जाने के लिए छोड़ दिया जाएगा।
- (3) (i) मूल्यानुसार लेवी - “मूल्यानुसार” इकाई की प्रतिशतता दर निम्नानुसार होगी :
 - (क) आयातित सामग्रियां : -आयात सामग्रियों के लिए सीमाशुल्क द्वारा यथा आकलित लागत, बीमा, मालभाड़ा (सीआईएफ) मूल्य पर प्रतिशतता लेवी होगी।
 - (ख) निर्यातित सामग्रियां : - निर्यात सामग्रियों के लिए सीमाशुल्क द्वारा यथा आकलित पोत पर्यन्त निःशुल्क (एफओबी) मूल्य पर प्रतिशतता लेवी होगी।
 - (ग) तटीय सामग्रियां : - मूल्यानुसार लेवी के लिए लिया जाने वाला मूल्य तटीय लदान पत्र/बीजक में दिए गए अनुसार होगा।
- (ii) अन्यथा अनिर्दिष्ट सामग्रियों के मामले में, जहां कार्गो का मूल्य आकलित नहीं किया जा सकता, वहां घाटशुल्क मद 36 और 36के के अधीन वजन पर संग्रहित किया जाएगा।
- (4) उन मामलों में, जहां घाटशुल्क की इकाई मूल्यानुसार आधार पर आकलित की जानी है, वहां कार्गो के भाने जाने वाले मूल्य को अगले उच्चतर रूपए में पूणीकृत किया जाएगा।
- (5) “अन्यथा अनिर्दिष्ट सामग्रियों” के अधीन किसी कार्गो को वर्गीकृत करने के पूर्व यह पता लगाने के लिए कि क्या कार्गो को ऊपर दी गई अनुसूची में उल्लिखित किसी विशिष्ट श्रेणियों के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है या नहीं, तब संगत सीमाशुल्क वर्गीकरण का संदर्भ लिया जाएगा।
- (6) बंकरों के लिए नौवहन किए गए ईंधन तेल के लिए अनुसूची में निर्धारित दरों के 66.67% पर घाटशुल्क लगाया जाएगा।
- (7) गुटिका, अन्य अयस्क, सभी किस्मों के कोयले और कोक, खंडित स्क्रैप, सभी प्रकार के उर्वरक सहित लौह-अयस्क और भीतरी बंदरगाह में थोक में प्रहस्तन किए गए प्रदूषण करने वाले अन्य नए शुल्क थोक कार्गों के संबंध में मान-1 के अधीन यथानिर्दिष्ट सामान्य घाटशुल्क प्रभार के अतिरिक्त 5/- रूपए प्रति मी.टन की दर पर प्रदूषण लेवी संग्रहित की जाएगी। नए शुल्क थोक कार्गों के मामले में, प्रदूषण उत्पन्न करने के बारे में चेन्नई पत्तन न्यास के बोर्ड का निर्णय अंतिम होगा।
- (8) संकटग्रस्त पोत से उतारे गए और सीएचपीटी के परिसर से प्रस्थान किए बिना पुनः नौभरण किए गए अन्य पत्तनों के कार्गों के मामले में घाटशुल्क केवल एक बार उत्तराई पर लगाया जाएगा।
- (9) किसी पोत में लदान किए और तत्पश्चात विभिन्न कारणों से उतारे गए कार्गों के मामले में कोई घाटशुल्क नहीं लगाया जाएगा, अगर कार्गों का पत्तन के परिसर से प्रस्थान किए बिना उसी पोत में पुनः नौभरण किया जाता है। तथापि, घाटशुल्क पुनः लगाया जाएगा, अगर कार्गों का किसी अन्य पोत में पुनः नौभरण किया जाता है।

मान-2- यानान्तरण सामग्रियों पर घाटशुल्क

मद सं०	श्रेणी	दर
1	अन्य पत्तनों के उतारे गए और पुनः नौभरण किए गए/यानान्तरित कार्गो	65.67 रूपए प्रति टन
2	अन्य पत्तनों के थोक में खनिज तेल के अतिरिक्त जहाज से जहाज तक सीधे यानान्तरित कार्गो	34.32 रूपए प्रतिटन
3	“स्थानीय” के लिए प्रदर्शित और तत्पश्चात “यानान्तरण” के लिए चेन्नई में संशोधित कार्गो	उत्तराई और नौभरण दोनों पर मान-1 में यथा निर्धारित घाटशुल्क की दर
4(क)	जहाज से जहाज तक सीधे यानान्तरित थोक में तेल, खनिज	यानान्तरित यूनिटों पर मान-1 में यथा

(ख)	पोत से तेल कंपनियों की टर्मिनल टंकियों में पम्प किए गए और तब भारत में अन्य पत्तन को नौभरण के लिए पोतों तक पम्प किए गए तेल	निर्धारित घाटशुल्क दर का 50%
(ग)	जब बाद में अन्य देशों को नौभरण किया जाता है, तब पृष्ठ प्रदेश से तेल कंपनियों की टर्मिनल टंकियों में पम्प किए गए देशी उत्पाद/तेल	उत्तरे गए तेल पर ही मान-1 के अनुसार घाटशुल्क का 100% और नियात के समय “शून्य”
टिप्पणी : नौभरण के लिए यानान्तरण कार्गो को अंतरित करना स्टीमर एजेंट का उत्तरदायित्व है, जब वाहक पोत उस बर्थ, जहां यानान्तरण कार्गो उतारा गया और पड़ा हुआ है, से भिन्न किसी बर्थ में खड़ा किया जाता है।		

मान-3- घाटशुल्क से मुक्त सामग्रियां

मट सं०	इस मान के प्रयोजनार्थ वर्गीकरण
1	रेल द्वारा आयातित और रेल अथवा सड़क द्वारा भेजी गई वैसी सामग्रियां, जिन्हें मासिक अथवा वार्षिक आधार पर लाइसेंसयुक्त किसी खुले अथवा ढके हुए स्थान में रखा गया है।
2	सीएचपीटी को अथवा उसके द्वारा परेषित सामग्रियां और चेन्नई पत्तन न्यास पर भारत सरकार के नाम से परेषित सामग्रियां
3	पशुधन के साथ आने वाले और कार्गो के रूप में अप्रदर्शित चारे
4	बोर्ड के परिसर से संग्रहित कूड़ा-कर्कट
5	सर्वेक्षण की व्यर्थ सामग्रियां
6	उत्तराई किए बिना रेलवे वैगनों में सीएचपीटी के परिसर से होकर गुजरने वाले तेल संस्थापनाओं की सामग्रियां
7	बंदरगाह को गलती से भेजे गए रेल-वहन अथवा परेषिती द्वारा अस्वीकृत सामग्रियां
8	यानान्तरण के लिए अप्रदर्शित, परंतु घाट अथवा बजरे/लाइटर पर नहीं उतारे बिना मात्र एक हैच से उसी पोत के दूसरे हैच में यानान्तरित कार्गो/कन्टेनर (खाली अथवा भरे हुए)।
9	जहाज की वास्तविक फिटिंग्स, जहाज के भंडार, बंकरों के अतिरिक्त जहाजों के प्रयोग के लिए अप्रदर्शित निभार और सामग्रियां
10	वास्तविक यात्रियों और नाविकों के साज-सामान और उनके साथ की वैयक्तिक वस्तुएं
11	थेलों और ऐकटों में प्रदर्शित अथवा अप्रदर्शित डाक सामग्री
12	ड्यूटी पर जा रहे सिविल कर्मचारियों के अतिरिक्त चढ़ने और उतरने वाले रक्षा कार्मिकों के साथ लाए जाने वाले वैयक्तिक साज-सामान, घोड़े और वाहन तथा खाद्य पदार्थ प्रदान करने वाले पशु।

मान-4-यंत्रीकृत अयस्क प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से लौह-अयस्क का प्रहस्तन करने के लिए प्रभार

मट सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1	भारती गोदी में यांत्रिकी अयस्क प्रहस्तन प्रणाली के माध्यम से नौभरण किया गया लौह-अयस्क	प्रतिटन अथवा उसका भाग	85.00
2	लौह-अयस्क पूर्ण/चिन्हांकित लौह अयस्क को प्राप्त करने तथा नौभरण के लिए अयस्क प्रहस्तन प्रणाली की सफाई के लिए प्रभार	प्रतिटन अथवा उसका भाग	2.00
3	प्रदूषण लेवी	प्रतिटन अथवा उसका भाग	5.00
4	दुलाई प्रभार सहित विशेष पत्तन प्रभार	प्रतिटन अथवा उसका भाग	15.00

टिप्पणी :

- (1) मट (1) में निर्दिष्ट दर में वैगन टिप्पलर द्वारा वैगन से लौह अयस्क ढालने के समय से लेकर उसे पोत के होल्ड में रखने तक, प्रणाली की सफाई करने, बिखराव, धूल की सफाई करने और जहाज को ठीक करने के प्रचालन अगर अपेक्षित हो तथा वैगन की क्षति ठीक करने के सभी प्रचालन शामिल हैं, परंतु इसमें लौह-अयस्क की दुलाई से संबंधित रेलवे के सभी प्रचालन, जिसके लिए दरों के मान के अनुसार प्रसार लगाने योग्य हैं, शामिल नहीं हैं।

(2) रायापुरम रेलवे यार्ड अथवा अन्य स्थान में वैगनों से हाथ द्वारा उतारे गए और निर्यातकों की लागत पर नौभरण के लिए ट्रकों के माध्यम से यांत्रिक लौह-अयस्क प्रहस्तन संयंत्र तक आंतरिक ढुलाई किए गए लौह-अयस्क की मात्रा के लिए मद (1) और (2) में 34.80 रुपए प्रतिटन पर 40% की छूट दी जाएगी।

(3) इस छूट की अनुमति केवल तब दी जाएगी, जब वैगन टिप्पलर और स्टेकर की सेवा पत्तन द्वारा अन्य पार्टी द्वारा किशाए पर लिए जाने के कारण इन उपस्कर्तों के अनुरक्षण, पूर्ण मरम्मत और मरम्मत अथवा अनुपलब्धता जैसे कारणों से नहीं दी जा सकती।

भान-5-कन्टेनरों और कन्टेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क

पोत के भास्टर, स्वामियों अथवा एजेंटों या आयातकों अथवा पोतवणिकों से पत्तन के माध्यम से गुजरने वाले कन्टेनरों और कन्टेनरयुक्त कार्गो को प्रदान की गई सेवाओं के लिए लिया जाने वाला प्रभार।

मद सं०	विवरण	प्रति कन्टेनर दर (रुपए)		
		लम्बाई में 20 फुट तक	लम्बाई में 20 फुट से अधिक और 40 फुट तक	लम्बाई में 40 फुट से अधिक
1(i)	एक एफसीएल कन्टेनर में कन्टेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क (आयात अथवा निर्यात)	500	750	1,000
(ii)(क)	उन मामलों में जब पत्तन परिसर के भीतर खाली/भरण नहीं किया जाता है, एक एलसीएल कन्टेनर में कन्टेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क (आयात अथवा निर्यात)	500	750	1,000
(ii)(ख)	उन मामलों में जब कार्गो को पत्तन के परिसर के भीतर खाली/सुपुर्दी/नौभरण के लिए भरण किया जाता है, एक एलसीएल कन्टेनर में कन्टेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क	अध्याय-III में मान-1 के अधीन वर्गीकरण के अनुसार घाटशुल्क		
(iii)	केवल कन्टेनर बॉक्स पर घाट शुल्क (आयात अथवा निर्यात)	40	60	80

भान-6-कन्टेनर भंडारण के लिए प्रभार

क्रम सं०	विवरण	प्रति कन्टेनर प्रतिदिन अथवा उसके भाग की दर (अमरीकी डॉलर)		
		लम्बाई में 20 फुट तक	लम्बाई में 20 फुट से अधिक और 40 फुट तक	लम्बाई में 40 फुट तक
1	आयात-एफसीएल, एलसीएल और रिक्त			
	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	2.50	5.00	7.50
	16-30 दिन से अधिक	5.00	10.00	15.00
	30 दिन से अधिक	10.00	20.00	30.00
2	निर्यात-एफसीएल, एलसीएल और रिक्त			
	पहले 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	2.50	5.00	7.50
	16-30 दिन	5.00	10.00	15.00
	30 दिन से अधिक	10.00	20.00	30.00
3	आइसीडी-आयात और निर्यात - भरे हुए और रिक्त			
	पहले 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	2.50	5.00	7.50
	16-30 दिन	5.00	10.00	15.00
	31-45 दिन	10.00	20.00	30.00

	उसके बाद			
4	शानन्तर- भरे हुए और रिक्त			
	पहले 30 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	31-45 दिन	2.50	5.00	7.50
	46-60 दिन	5.00	10.00	15.00
	उसके बाद	10.00	20.00	30.00
5	शट आउट- भरे हुए और रिक्त			
	पहले 15 दिन	2.50	5.00	7.50
	16-30 दिन	5.00	10.00	15.00
	उसके बाद	10.00	20.00	30.00
6	स्थानीय सुपुर्दगी में स्थिति का परिवर्तन			
	पहले 3 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	4-15 दिन	2.50	5.00	7.50
	16-30 दिन	5.00	10.00	15.00
	30 दिन से अधिक	10.00	20.00	30.00

टिप्पणियां :

- (1) कन्टेनर की भंडारण अवधि उत्तराई के दिनके बाद वाले दिन से कन्टेनर के लदान/सुपुर्दगी/ हटाने के दिन तक मानी जाएगी।
- (2) नि:शुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित अवकाश के दिनों और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़ दिया जाएगा।
- (3) यानान्तरण कन्टेनर जिनकी स्थिति बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल/आईसीडी में परिवर्तित कर दी जाती है, रियायती भंडारण प्रभार प्राप्त नहीं करेंगे। ऐसे कन्टेनरों के लिए भंडारण प्रभार संगत आयात कन्टेनरों के भंडारण प्रशुल्क के समरूप वसूल किया जाएगा।
- (4) एलसीएल अथवा आईसीडी कन्टेनरों में तत्पश्चात तरीका बदलने वाले सामान्य आयात कन्टेनरों को स्थानीय एलसीएल कन्टेनरों पर लागू नि:शुल्क अवधि का लाभ मिलेगा।
- (5) शट-आउट कन्टेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उस दिन, जब कन्टेनर शट आउट हो गया है, के बाद वाले दिन से नौबरण/सुपुर्दगी के दिन तक परिकलित की जाएगी।
- (6) परित्यक्त एफसीएल कन्टेनर/पोतवणिक स्वामित्व वाले कन्टेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग करने की सूचना प्राप्ति की तारीख अथवा कन्टेनर के उत्तरने की तारीख से 75 दिनों, इनमें से जो भी पहले हो, तक निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा :
 - (i) परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii) अगर परेषिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता है, तो कन्टेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि :
 - (क) नौवहन लाइन कार्गो के साथ कन्टेनर की अभिरक्षा पुनः लेगा और या तो उसे वापस लेगा अथवा पत्तन के परिसर से हटाएगा; और
 - (ख) नौवहन लाइन कन्टेनर की अभिरक्षा लेने के पूर्व कार्गो और कन्टेनर पर देय सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगा।
 - (iii) कन्टेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करेंगे और दुलाई तथा खाली करने की लागत वहन करेंगे/ निर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी विफलता के मामले में कार्गो के खाली करने के लिए शिर्पिंग लाइन्स द्वारा की गई सभी आवश्यक कार्रवाई करने तक कन्टेनर पर भंडार प्रभार लगाया जाता रहेगा।
 - (iv) जहां कन्टेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त किया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तो नौवहन लाइनों द्वारा आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करने तथा दुलाई और खाली करने की लागत का वहन करने के अधीन कार्गो को सीमाशुल्क द्वारा छोड़े जाने के आदेश की तारीख से भंडारण प्रभार लागू होना बंद हो जाएगा।

अन्यथा जब कन्टेनरों को लाइन्स/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क के आवद्ध क्षेत्र में हटाया जाना चाहिए और उस मामले में ऐसे हटाने की तारीख से भंडारण प्रभार लागू होना बंद हो जाएगा।

मान-7

एमओएचपी में प्रहस्तन किए गए लौह-अयस्क के अतिरिक्त पत्तन से होकर गुजरने वाली रेल पर लदी सामग्रियों पर दिशेष शोत सेवा प्रभार

इस मान के प्रयोजनार्थ वर्गीकरण	इकाई	देव प्रभार
एमओएचपी में प्रहस्तन किए गए लौह-अयस्क के अतिरिक्त पत्तन से होकर गुजरने वाली रेल पर लदी आगम और बहिंगम दोनों प्रकार की सामग्रियां	प्रति टन अथवा उसका भाग	7.50 रुपए

टिप्पणियां :

उपरोक्त प्रभार में कर्षण प्रभार, विलम्ब शुल्क के लिए रेल पर लदी सामग्रियों पर देव प्रभार शामिल नहीं है।

उपरोक्त प्रभार रेल पर लदी कन्टेनरयुक्त सामग्रियों पर लागू नहीं है।

मान-8

उत्तराई, नौमरण और सुपुर्दगी के लिए चल क्लेनों और फोर्क लिफ्ट ट्रकों को किशाए पर लेने के लिए प्रभार

मद सं०	इस मान के प्रयोजनार्थ वर्गीकरण	इकाई	प्रति उत्तोलन दर (रुपए)	सटीक दर (रुपए)
(i)	प्रति पैकेट 1 टन तक	प्रति टन अथवा उसका भाग	46.32	27.79
	प्रति पैकेट 1 टन से अधिक और 5 टन तक	-तदैव-	79.92	47.95
	प्रति पैकेट 5 टन से अधिक और 10 टन तक	-तदैव-	142.80	85.68
	प्रति पैकेट 10 टन से अधिक और 15 टन तक	-तदैव-	210.00	126.00
	प्रति पैकेट 15 टन से अधिक और 30 टन तक	-तदैव-	279.00	167.40
(ii)	मदे, जिनपर अध्याय-III के मान-1 में घाट शुल्क “प्रति प्रत्येक” बताया गया है।		घाटशुल्क का 25%	

टिप्पणी :

- (1) ऊपर परिकलन मान के अधीन निर्दिष्ट प्रभार प्रति परेषण न्यूनतम 64.80 रुपए के अधीन होगा।
- (2) सीएचपीटी को अथवा उसके द्वारा परेषित और चेन्नई पत्तन न्यास के लेखे पर भारत सरकार के नाम में परेषित सामग्रियों के लिए कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
- (3)
 - (क) जहाज के स्वयं अपने डेरिक अथवा पत्तन के घाट क्लेन से प्रत्यक्ष सुपुर्दगी/नौमरण के मामले में चट्टे पर रखने और सुपुर्दगी/उत्तारने तथा हैच तक भरण करने के लिए कोई क्लेन दुलाई प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
 - (ख) चट्टे पर रखे/मार्गस्थ क्लेन से गुजारे बिना सीधे हुक स्थल से सुपुर्दगी/नौमरण करने के मामले में सुपुर्दगी/नौमरण के लिए एक क्लेन दुलाई प्रभार पत्तन के उपरकर की आपूर्ति की दशा में वसूल किया जाएगा।
- (ग) मार्गस्थ क्लेन से होकर गुजारे गए सामान्य सुपुर्दगी/नौमरण के मामले में चट्टे पर रखने और सुपुर्दगी/उत्तारने तथा जहाज के हैच में भरण के लिए दो क्लेन दुलाई प्रभार लगाया जाएगा, जब पत्तन के क्लेन का प्रयोग किया जाता है।
- (4) निजी क्लेनों को पत्तन प्रधालन के लिए दरों के मान में निर्दिष्ट प्रभार के 10% के भुगतान पर पार्टी के अनुरोध पर अनुमति दी जाएगी।

मान-9

उत्तराई और नौभरण के लिए घाट क्रेनों को किराए पर लेने के लिए प्रभार

निम्नलिखित प्रभारों के भुगतान पर घाट क्रेन, जिसे वर्ध किराए में शामिल किया गया है, से अधिक क्रेन मांग करने पर प्रदान किए जाएंगे।

मद सं०	ब्रेणी	प्रत्येक आवेदक द्वारा मांगे गए और आपूरित प्रति क्रेन देय प्रभार
		विदेशगामी पोत
1	10 टन की क्षमता तक	किसी पाली के प्रति आधे अथवा उसके भाग के लिए न्यूनतम 1974.00 रुपए के अधीन प्रति पाली 3822.00 रुपए
2	10 टन से अधिक, परंतु 15 टन की क्षमता से अधिक नहीं	किसी पाली के प्रति आधे अथवा उसके भाग के लिए न्यूनतम 4200.00 रुपए के अधीन प्रति पाली 8400.00 रुपए

टिप्पणी :

- कारों की उत्तराई अथवा पोत में उतारने की प्रक्रिया की सहायता से उताए अथवा उतारे गए कोई संयंत्र अथवा उपस्कर पृथक रूप से प्रभार्य नहीं होंगे, बरते कि प्रभार को पहले क्रेन के मामले में अथवा अतिरिक्त घाट क्रेन के मामले में पृथक रूप से किराए पर लेने के मामले में वर्ध किराया प्रभार के रूप में वसूल किया गया हो।
- तथापि, घाट क्रेनों का प्रयोग करते हुए कारों प्रहस्तन प्रचालनों से असंबद्ध कार्य के लिए दरों के मान के अनुसार प्रति पाली/आधी पाली के आधार पर आवश्यक प्रभार वसूल किया जाना जारी रहेगा।

मान-10

उतारने, नौभरण और सुपुर्दगी के अतिरिक्त प्रयोजनों के लिए चल क्रेनों और फोर्क लिफ्ट ट्रकों को किराए पर लेने के लिए प्रभार

मद संख्या और विवरण	इकाई	देय प्रभार
1. 5 टन की क्षमता तक	प्रति पाली प्रति क्रेन अथवा फोर्क लिफ्ट ट्रक	प्रति आधी पाली न्यूनतम 1638.00 रुपए के अधीन 3,276 रुपए
2. 5 टन से अधिक, परंतु 10 टन से अनधिक क्षमता तक	प्रति पाली प्रति क्रेन अथवा फोर्क लिफ्ट ट्रक	प्रति आधी पाली न्यूनतम 2184.00 रुपए के अधीन 4368 रुपए
3. 10 टन से अधिक, परंतु 15 टन से अनधिक	प्रति पाली प्रति क्रेन अथवा फोर्क लिफ्ट ट्रक	प्रति आधी पाली न्यूनतम 4998.00 रुपए के अधीन 9,954.00 रुपए
4. 15 टन से अधिक और 30 टन तक	प्रति पाली प्रति क्रेन अथवा फोर्क लिफ्ट ट्रक	प्रति आधी पाली न्यूनतम 7266.00 रुपए के अधीन 14490.00 रुपए

उपरोक्त मान 9 और 10 के लिए सामान्य टिप्पणी

- दरों के मान के आधार्य-III, मान-1 के अधीन वसूल किए गए प्रभार के अतिरिक्त दरों के मान में अन्यत्र यथानिर्धारित ग्राह्य क्षमता के अनुसार ग्राह्य किराया प्रभार संग्रहित किया जाएगा।
- अगर पाली के प्रारंभ होने के पूर्व रद्दकरण आदेश प्राप्त नहीं होता है, तो एक पाली के लिए पाली प्रभार लगाया जाएगा, जहां मांग एक और अधिक पाली के लिए है तथा जहां मांगे आधी पाली के लिए है, वहां आधी पाली का प्रभार लगाया जाएगा।
- सीएचपीटी द्वारा सामान्यतया किराए पर दिए जाने वाले क्रेनों/फोर्क लिफ्ट ट्रकों की आपूर्ति की गारंटी नहीं दी जाती है। उनकी आपूर्ति तभी की जाएगी, जब वे उपलब्ध होंगे। सीएचपीटी क्रेनों/फोर्क लिफ्ट ट्रक के प्रयोग से अथवा किसी प्रकार की खराबी से प्रत्यक्षतः अथवा अप्रत्यक्ष किसी हानि अथवा क्षति या चोट पहुंचने या संपत्ति का नुकसान होने अथवा विलम्ब शुल्क, जो क्रेनों/फोर्क लिफ्ट ट्रकों की किराए

पर आपूर्ति नहीं करने अथवा आपूर्ति में विलम्ब होने या आपूर्ति की अवधि के दौरान किसी चरण पर प्रयोग अथवा उसमें खराबी होने से हुआ हो, के लिए किराए पर लेने वाले अथवा किसी व्यक्ति के प्रति उत्तरदायी नहीं होगा। किराए पर लेने वाला किराए के चलते रहने के दौरान क्रेनों/फोर्क लिफ्ट ट्रकों को हुई किसी क्षति के लिए उत्तरदायी होगा और वाहे दुर्घटना, आग लगने अथवा अच्छा द्वारा हुई सभी क्षति (उचित टूट-फूट को छोड़कर) की पूर्ति करेगा। किराए पर लेने वाला किराए की अवधि के दौरान क्रेनों/फोर्क लिफ्ट ट्रकों के प्रयोग से क्रेनों/फोर्क लिफ्ट ट्रकों सहित सीएचपीटी की संपत्ति अथवा किसी अन्य व्यक्ति अथवा संपत्ति को प्रत्यक्षतः अथवा अप्रत्यक्षतः हुई क्षति अथवा जीवन की क्षति या खराबी अथवा कार्गो पर व्यय किए गए किसी विलम्ब शुल्क के लिए सीएचपीटी को क्षतिपूर्ति करेगा। किराए पर लेने वाला सीएचपीटी की कामगार प्रतिपूर्ति अधिनियम के अधीन सभी देयताओं के लिए भी क्षतिपूर्ति करेगा।

पत्तन उपस्करों की मरम्मत की लागत तथा क्षति लागत पत्तन न्यास द्वारा वसूल की जाएगी। जब मरम्मत किसी संविदाकार के माध्यम से कराई जाती है, तो संविदाकार को अदा की गई वास्तविक राशि और उस पर 20% उपरिव्यय प्रभार जोड़कर उस पार्टी, जिसने क्षति पहुंचाई है, से संग्रहित की जाएगी। जबकि मरम्मत विभागीय रूप से की जाती है तो प्रत्यक्ष लागत, अप्रत्यक्ष प्रभार और उस पर 20% उपरिव्यय (प्रत्यक्ष लागत और अप्रत्यक्ष लागत) पार्टी से संग्रहित किया जाएगा। जब पार्टी ने उपस्कर को पूर्णतः क्षतिग्रस्त कर दिया है, तब पत्तन न्यास द्वारा नियुक्त किसी स्वतंत्र हानि आकलनकर्ता/भूल्यांकनकर्ता द्वारा यथानिश्चित मूल्य ऐसे सर्वेक्षण अथवा भूल्यांकन की लागत सहित पार्टी से वसूल की जाएगी।

(4) जब भी सीएचपीटी के क्रेनों का प्रयोग सीएचपीटी द्वारा बहरी पार्टियों के संयंत्रों, भूमीनसी, फ्लोटिंग नैल्सों भादि की मरम्मत के लिए किया जाता है, तब लगाया जाने योग्य प्रभार शामिल धंटों की वास्तविक संख्या के लिए धंटे (प्रति धंटा अथवा उसका भाग) के आधार पर माना जाएगा अर्थात् उपरोक्त सेवाओं के लिए प्रभार शामिल वास्तविक सेवाओं के प्रत्येक धंटे अथवा उसके भाग के लिए ऊपर मान में निर्धारित पाली दरों का आठवां हिस्सा माना जाएगा।

मान-11

एसक्यू-1 में 50 टन क्रेन और फ्लोटिंग क्रेन के प्रयोग के लिए मास्टरों, स्वामियों अथवा प्रोतों के एजेंट या आवातरों या पोतवशिकों पर प्रभार

I. एसक्यू-1 में 50 टन क्रेन :

प्रत्येक पैकेट का वजन	प्रति टन अथवा उसके भाग के लिए दर (रुपए)	प्रति टन अथवा उसके भाग के लिए तटीय दर (रुपए)
10 टन तक	374.40	224.64
10 टन से अधिक, परंतु 15 टन से अनधिक	421.20	252.72
15 टन से अधिक, परंतु 30 टन से अनधिक	558.00	334.80
30 टन से अधिक, परंतु 50 टन से अनधिक	882.00	529.20

टिप्पणी :

- जब सुपुर्दगी के लिए किराए पर लिया जाए, को छोड़कर प्रति मांग क्रेन के प्रयोग के लिए न्यूनतम 3715.20 रुपए का प्रभार लगाया जाएगा।
- जब क्रेन की मांग की जाती है, परंतु उसका उपयोग नहीं किया जाता है, तब 3715.20 रुपए का प्रभार लगाया जाएगा, जब तक मांग को रद्द करते हुए सीएचपीटी के साधारण कार्य धंटों के दौरान 4 धंटे का स्पष्ट नोटिस नहीं दिया जाता।
- एक बार में केवल एक लिफ्ट को ही उत्तराई और लदान के लिए लगाया जाएगा, परंतु जब दो अथवा अधिक लिफ्ट को एक साथ बोध कर क्रेन द्वारा उत्तराई अथवा लदान किया जाता है, तब ऐसे लिफ्ट के कुल वजन पर लागू दर पर क्रेन आका प्रभार वसूली योग्य होगा।
- जब भी 30 टन से अधिक वजन वाले पैकेट सीएचपीटी के 50 टन वाले क्रेन के प्रयोग के बिना केवल एसक्यू-1 में जहाज के अपने डेरिक द्वारा उत्तरे अथवा नीभरण किए जाएं। अथवा सीधे सुपुर्द किए अथवा लदान किए जाते हैं तो ग्रेनाइट पत्थर के निर्यात को छोड़कर ऊपर यथानिर्दिष्ट दरों के 50% पर प्रभार वसूल किया जाएगा।

तथापि, यह प्रभार निम्नलिखित मामलों में नहीं लगाया जाएगा :-

(क) उन मामलों में, जहां भारी लिफ्ट ऊपर मान के अनुसार सामान्य भारी लिफ्ट क्रेन के प्रभार के भुगतान पर सीएचपीटी के भारी लिफ्ट क्रेन के प्रयोग द्वारा बजरे को उतारे अथवा लदान किए जाने के अधीन बजरे से डेरिक द्वारा उतारा अथवा डेरिक द्वारा लदान किया जाता है।

(ख) उन मामलों में, जहां यद्यपि भारी लिफ्ट क्रेन 30 टन से ऊपर के वजन वाले पैकेट की उत्तराई अथवा नौभरण के लिए मांग जाता है, परंतु सीएचपीटी अथवा उसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारी द्वारा यथाप्रमाणित अनुरक्षण, संपूर्ण मरम्मत, अन्य पार्टी द्वारा किराए पर लिए जाने की वजह से क्रेनों की अनुपलब्धता जैसे कारणों से सीएचपीटी द्वारा नहीं दिया जा सकता हो और जब भारी लिफ्ट को आवश्यक रूप से जहाज के अपने डेरिक के प्रयोग द्वारा उतारा अथवा नौभरण किया जाना हो।

(ग) खाली अथवा कार्गो से भरे हुए कन्टेनरों के जहाज के अपने डेरिक/निजी क्रेन से उतारने अथवा नौभरण करने के मामले में।

(5) (क) “सामान्य सुपुर्दगी” के मामलों में प्रदान की गई वास्तविक सेवाओं के लिए प्रभार वसूल किया जाएगा।

(ख) पत्तन के 50 टन के क्रेन द्वारा “सीधी सुपुर्दगी” के मामले में उत्तराई के लिए क्रेन भाड़ा प्रभार स्टीमर एंजेंट से वसूल किया जाएगा।

(6) निजी क्रेनों की अनुमति पत्तन प्रचालनों के लिए पार्टी के अनुरोध पर दरों के मान में निर्दिष्ट प्रभारों के 10% भुगतान पर दी जाएगी।

II. 150 टन फ्लोटिंग क्रेन

प्रत्येक पैकेट का वजन	प्रति टन अथवा उसके भाग के लिए दर (रुपए)	प्रति टन अथवा उसके भाग के लिए तटीय दर (रुपए)
30 टन तक	1002.00	601.20
30 टन से अधिक, परंतु 60 टन से अनधिक	1670.00	1002.00
60 टन से अधिक, परंतु 100 टन से अनधिक	2338.00	1402.80
100 टन से अधिक	3257.00	1954.20

टिप्पणी :

- (1) जब सुपुर्दगी के लिए किराए पर लिया जाए उसे छोड़कर, क्रेन के प्रयोग के लिए प्रति मांग 2322/- रुपए का न्यूनतम प्रभार लगाया जाएगा।
- (2) जब क्रेन की मांग की जाती है, परंतु उसका उपयोग नहीं किया जाता, तब 2322/-रुपए का प्रभार लगाया जाएगा, जब तक प्रयोग मांग को रद्द करते हुए सीएचपीटी के साधारण कार्य घंटे के दौरान 4 घंटे का स्पष्ट नोटिस नहीं दिया जाता है।
- (3) एक बार में केवल एक लिफ्ट को ही उत्तराई और लदान के लिए लगाया जाएगा, परंतु जब दो अथवा अधिक लिफ्ट को एक साथ बांध कर क्रेन द्वारा उत्तराई अथवा लदान किया जाता है, तब ऐसे लिफ्ट के कुल वजन पर लागू दर पर क्रेन भाड़ा प्रभार वसूली योग्य होगा।
- (4) जब भी 30 टन से अधिक वजन वाले पैकेट 150 टन एफसी का प्रयोग किए बिना उतारे अथवा नौभरण किए जाएं अथवा सीधे सुपर्द किए या जहाज के अपने डेरिक द्वारा सीधे लदान किए जाते हैं, तो नियांत के लिए ग्रेनाइट पत्थरों को छोड़कर ऊपर यथानिर्दिष्ट दरों के 50% का प्रभार वसूल किया जाएगा।

तथापि, यह प्रभार निम्नलिखित मामलों में नहीं लगाया जाएगा :-

(क) उन मामलों में, जहां भारी लिफ्ट ऊपर मान के अनुसार सामान्य भारी लिफ्ट क्रेन के प्रभार के भुगतान पर सीएचपीटी के भारी लिफ्ट क्रेन के प्रयोग द्वारा बजरे को उतारे अथवा लदान किए जाने के अधीन बजरे से डेरिक द्वारा उतारा अथवा डेरिक द्वारा लदान किया जाता है।

(ख) उन मामलों में, जहां यद्यपि भारी लिफ्ट क्रेन 30 टन से ऊपर के वजन वाले पैकेट की उत्तराई अथवा नीभरण के लिए मांगा जाता है, परंतु सीएचपीटी अथवा उसके द्वारा मुख्य यांत्रिकी अभियंता, सीएचपीटी द्वारा यथाप्रमाणित अनुरक्षण, संपूर्ण मरम्मत, अन्य पार्टी द्वारा किसाएं पर लिए जाने की वजह से क्रेनों की अनुपलब्धता जैसे कारणों से सीएचपीटी द्वारा नहीं दिया जा सकता हो और जब भारी लिफ्ट को आवश्यक रूप से जहाज के अपने डेरिक के प्रयोग द्वारा उतारा अथवा नीभरण किया जाना हो।

(ग) साली अथवा कार्गो से भरे हुए कन्टेनरों के जहाज के अपने डेरिक/निजी क्रेन से उतारने अथवा नीभरण करने के मामले में।

(5) (क) “सामान्य सुपुर्दगी” के मामलों में प्रदान की गई वास्तविक सेवाओं के लिए प्रभार वसूल किया जाएगा।

(ख) पत्तन के फ्लोटिंग क्रेन द्वारा “सीधी सुपुर्दगी” के मामले में उत्तराई के लिए क्रेन भाड़ा प्रभार स्टीमर एजेंट से वसूल किया जाएगा।

(6) निजी क्रेनों की अनुमति पत्तन प्रथालनों के लिए पार्टी के अनुरोध पर दरों के मान में निर्दिष्ट प्रभारों के 10% भुगतान पर दी जाएगी। पार्टियों को स्वयं अपने उपस्कर लाने की अनुमति दी जाएगी, अगर वे उपस्कर पत्तन न्यास के पास उपलब्ध नहीं हैं। अगर उपस्कर पत्तन न्यास के पास उपलब्ध हैं और खराबी, योजनाबद्ध अनुरक्षण अथवा अन्य पार्टी को किसाएं पर देने के लिए पार्टी को उपलब्धता नहीं कराए जाते हैं, तो ऊपर निर्दिष्ट 10% प्रभार संग्रहित नहीं किया जाएगा।

(7) किसी भी कार्य दिवस को दूसरी और तीसरी पाली के दौरान और किसी शविवार या सीएचपीटी के अवकाश के दिन किसी पाली के दौरान 150 टन एफसी के कार्य करने के लिए प्रति पाली अथवा उसके भाग के लिए 10000/-रुपए का शुल्क लगाया जाएगा। यह शुल्क ऊपर मान-11 अथवा अध्याय-VI के मान-6 (श्रेणी-I) के अनुसार क्रेन भाड़ा प्रभार के अतिरिक्त होगा।

50 टन क्रेन और 150 टन फ्लोटिंग क्रेन के लिए लागू सामान्य टिप्पणी

- (1) सुरक्षित कार्यशील भार से अधिक वजन वाले भार किसाएं पर लिए गए उपस्कर अथवा उपस्कर को प्रदान किए गए सहायक हुक पर नहीं रखे जाएंगे।
- (2) किसाएं पर लेने वाला जैसा नीचे टिप्पणी (6) में निर्दिष्ट किया गया है, क्षति, अगर कोई हो, के लिए उत्तरदायी होगा, जिसमें पत्तन द्वारा उसके नियमों, विनियमों, पद्धतियों के अधीन देय प्रतिपूर्ति अथवा किसी कर्मचारी अथवा अन्य व्यक्ति द्वारा घोट पहुंचने या मृत्यु होने पर निपटारा या अन्यथा तथा दुर्घटना के कारण हुए विकित्सा व्यय की प्रतिपूर्ति शामिल होगी।
- (3) (क) फ्लोटिंग क्रेन द्वारा जहाज से उतारे अथवा उसमें लदान किए गए पैकेट पर क्रेन भाड़ा प्रभार में पैकेट को जहाज से तट तक और तट से जहाज तक, जैसा भी मामला हो, हटाने के लिए क्रेन का प्रयोग शामिल होगा।
(ख) जब बजरों की आपूर्ति बहन के लिए की जाती है अथवा जहाज और तट के बीच फ्लोटिंग क्रेन द्वारा भारी लिफ्ट पैकेट उठाए जाते हैं, तो बजरों के किसाएं पर लेने के लिए कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
- (4) अगर पैकेटों को उतारने अथवा नीभरण के लिए स्टीमर एजेंट द्वारा किसाएं पर लिया गया क्रेन सुपुर्दगी अथवा नीभरण हेतु अधिग्रहित करने के प्रयोजनार्थ सकल अथवा रेल से सीधे ऐसे किसी पैकेट को उतारता अथवा धड़ाता है, तब आयातकों अथवा पोतवणिकों से ऐसे किसी पैकेट के संबंध में क्रेन के प्रयोग के लिए अलग से प्रभार नहीं लिया जाएगा।
- (5) उठाई जाने वाली सामग्री की पोत से उत्तराई अथवा उसमें लदान का कार्य पोत पर कार्यरत जहाजी कुलियों के निर्देशाधीन निष्पादित किया जाएगा। उठाने वाली सामग्रियों को अन्य सभी प्रहस्तन सीएचपीटी अथवा ऐसे किसी अधिकारी, जिसे उसके द्वारा शक्ति प्रत्यायोजित की जा सकती है, जो क्रेन के कार्य करने से अस्वीकार कर सकता है, अगर उसकी राय में सुरक्षित और उचित सावधानी नहीं रखी जा रही है, के पर्यवेक्षणाधीन निष्पादित किया जाएगा।
- (6) सीएचपीटी द्वारा सामान्यतया किसाएं पर दिए जाने, वाले क्रेनों/फोर्क लिफ्ट ट्रकों की आपूर्ति की गारंटी नहीं दी जाती है। उनकी आपूर्ति तभी की जाएगी, जब वे उपलब्ध होंगे। सीएचपीटी क्रेनों/फोर्क लिफ्ट ट्रक के प्रयोग से अथवा किसी प्रकार की खराबी से प्रत्यक्षतः अथवा अप्रत्यक्ष किसी हानि अथवा क्षति या घोट पहुंचने या संपत्ति का नुकसान होने अथवा विलम्ब शुल्क, जो क्रेनों/फोर्क लिफ्ट ट्रकों की किसाएं पर आपूर्ति नहीं करने अथवा आपूर्ति में विलम्ब होने या आपूर्ति की अवधि के दौरान किसी घरण पर प्रयोग अथवा उसमें खराबी होने से हुआ हो, के लिए किसाएं पर लेने वाले अथवा किसी व्यक्ति के प्रति उत्तरदायी नहीं होगा। किसाएं पर लेने वाला किसाएं के चलते रहने के दौरान क्रेनों/फोर्क लिफ्ट ट्रकों को हुई किसी क्षति के लिए उत्तरदायी होगा और वाहे दुर्घटना, आग लगने अथवा अन्यथा द्वारा हुई सभी क्षति (उचित टूट-फूट को छोड़कर) की पूर्ति करेगा। किसाएं पर लेने वाला किसाएं की अवधि के दौरान क्रेनों/फोर्क लिफ्ट ट्रकों के प्रयोग से क्रेनों/फोर्क लिफ्ट ट्रकों सहित सीएचपीटी की संपत्ति अथवा किसी अन्य व्यक्ति के प्रत्यक्षतः अथवा अप्रत्यक्षतः हुई क्षति अथवा जीवन की क्षति या

खाशी अथवा कार्गो पर व्यय किए गए किसी विलम्ब शुल्क के लिए सीएचपीटी को क्षतिपूर्ति करेगा। किराए पर लेने वाला सीएचपीटी की कामगार प्रतिपूर्ति अधिनियम के अधीन सभी देयताओं के लिए भी क्षतिपूर्ति करेगा।

पत्तन उपस्कर्तों की मरम्मत की लागत तथा क्षति लागत पत्तन न्यास द्वारा वसूल की जाएगी। जब मरम्मत किसी संविदाकार के माध्यम से कराई जाती है, तो संविदाकार को अदा की गई वास्तविक राशि और उस पर 20% उपरिय्य प्रभार जोड़कर उस पार्टी, जिसने क्षति पहुंचाई है, से संग्रहित की जाएगी। जबकि मरम्मत विभागीय रूप से की जाती है तो प्रत्यक्ष लागत, अप्रत्यक्ष प्रभार और उस पर 20% उपरिय्य (प्रत्यक्ष लागत और अप्रत्यक्ष लागत) पार्टी से संग्रहित किया जाएगा। जब पार्टी ने उपस्कर को पूर्णतः क्षतिग्रस्त कर दिया है, तब पत्तन न्यास द्वारा नियुक्त किसी स्वतंत्र हानि आकलनकर्ता/मूल्यांकनकर्ता द्वारा यथानिश्चित मूल्य ऐसे सर्वेक्षण अथवा मूल्यांकन की लागत सहित पार्टी से वसूल की जाएगी।

(7) किराए पर लिए गए क्रेन का प्रयोग ऊपर शर्त (4) में यथानिर्दिष्ट प्रत्यक्ष लदान अथवा उत्तराई के मामलों को छोड़कर किराएदार द्वारा उस प्रयोजन, जिसके लिए आवेदन किया गया था, के अतिरिक्त किसी प्रयोजन के लिए नहीं किया जाएगा।

अध्याय-IV

विलम्ब शुल्क प्रभार

विलम्ब शुल्क निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद सीएचपीटी के मार्गस्थ शेड अथवा यार्ड में छोड़ी गई सभी सामग्रियों पर प्रभार्य है। विलम्ब शुल्क लगना प्रारंभ होने के बाद सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश के दिनों और पत्तन के अकार्य दिवसों के लिए कोई छूट नहीं दी जाती है। इस अध्याय के प्रयोजनार्थ “दिवस” प्रातः 6 बजे से प्रातः 6 बजे तक के रूप में भाना जाएगा।

मान-1 निःशुल्क दिवस (आयात)

- (1) **खतरनाक/विस्फोटक सामग्रियों :** विलम्ब शुल्क खतरनाक/विस्फोटक कार्गों की पूर्ण उत्तराई के बाद के दिन से लगेगा।
- (2) **सीएचपीटी के परिसर से संग्रहित कूड़ा-करकट :** किसी विशेष पोत की विशेष पण्यवस्तु के उस पत्तन के मूल पण्यवस्तु जिसके कारण कूड़ा-करकट उत्पन्न हुआ है, के निपटान की अंतिम तारीख के बाद पत्तन के परिसर से संग्रहित कूड़ा-करकट के लिए सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़कर दस दिनों की निःशुल्क अवधि की अनुमति दी जाती है।
- (3) **आधिक्य में उत्तरी अथवा “शून्य” विष्ट आदि के अधीन सामग्रियां :**
 - (क) **मालसूचीबद्ध यात्रा के आधिक्य में उत्तरी सामग्रियां सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश के दिवसों और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़कर सीएचपीटी द्वारा पोत की वापसी की सूचना जारी करने के बाद की तारीख से परिकलित छ: दिनों के लिए निःशुल्क हैं।**
 - (ख) ‘शून्य’ अथवा मालसूची से भिन्न चिन्ह के अधीन सामग्रियां, जिन्हें स्टीमर एंजेंट द्वारा जारी संशोधित सुपुर्दगी आदेशों पर मालसूची यात्रा के बदले समायोजित किया जाता है, पोत के कार्गों की पूर्ण उत्तराई की तारीख के बाद सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश के दिवसों और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़कर तटीय कार्गों के मामले में छ: कार्य दिवसों और विदेशगामी कार्गों के मामले में सात कार्य दिवसों तक निःशुल्क हैं।
- (4) **परित्यक्त सामग्रियां :** सीएचपीटी द्वारा सार्वजनिक नीलामी में बिक्री की गई परित्यक्त और अस्वीकृत/ अदावाकृत सामग्रियां : सीएचपीटी द्वारा सार्वजनिक नीलामी के लिए सूचीबद्ध परित्यक्त और अस्वीकृत/ अदावाकृत सामग्रियों के संबंध में लगाए जाने योग्य विलम्ब शुल्क उसके लगाने की तारीख से छ: महीने अथवा लिखित में बंदरगाह कार्यालय में परित्यक्त करने की सूचना की प्राप्ति की तारीख, इनमें से जो भी पहले हो, तक सीमित होगा।

उपरोक्त प्रावधान के अनुसार छ: महीने तक विलम्ब शुल्क सीमित करना सीएचपीटी द्वारा सार्वजनिक नीलामी के लिए सूचीबद्ध परित्यक्त अस्वीकृत/अदावाकृत सामग्रियों के मामले में स्वीकार्य नहीं है, जहां संबंधित स्टीमर एजेंट से सीएचपीटी द्वारा सामग्रियों की नीलामी विद्वानी की व्यवस्था करने की प्रक्रिया में किसी भी घरण पर सामग्रियों को विद्वानी से वापस लेने का अनुरोध प्राप्त होता है। ऐसे मामलों में विलम्ब शुल्क संबंधित स्टीमर एजेंट द्वारा विद्वानी से सामग्रियों को वापस लेने के अनुरोध के बाद अथवा सीएचपीटी द्वारा विद्वानी की तारीख, इनमें से जो भी पहले हो, तक सीएचपीटी को लिखित में प्रदान की गई परित्यक्त करने की सूचना बंदरगाह कार्यालय में प्राप्त होने की तारीख तक भाना जाएगा।

(5) बधाव की गई सामग्रियां :

तटीय कार्गो के मामले में तो कार्य दिवसों और विदेशी कार्गो के मामले में तीन कार्य दिवसों की निःशुल्क अवधि के अलावा प्राप्तक (रिसीवर) द्वारा तभिलनाबु सरकार के राजपत्र में बधाव की अधिसूचना के बाद के दिन अथवा उस तारीख जिस दिन सामग्रियों को बदाने की सूचना मलवा प्राप्तक (रिसीवर) द्वारा संबंधित स्टीमर एजेंट अथवा सामग्रियों के प्रेविती या उनके विस्तारिंग एजेंट को भेजने की तारीख के बाद वाले दिन, इनमें जो भी पहले हो, से गिनी जाएगी।

(6) कार्गो की सीधी सुपुर्दगी :

जब भी पैकेज को सीधे पार्टियों के बाहन पर भुपुर्द किया जाता है और वे पार्टी के बाहन पर सीधे लदान करने के समय से 24 घंटों के भीतर पत्तन के परिसर से बाहर नहीं जाते हैं, तो पार्टी के बाहन पर सीधे लदान करने के समय से 24 घंटे की समाप्ति के बाद ऐसे पैकेजों के लिए इस अध्याय में नीचे मान-6 में विर्टेट दरों पर विलम्ब शुल्क प्रभार संग्रहित किया जाएगा।

(7) नीलामी में विद्वानी की गई सामग्रियां :

नीलामी में विद्वानी की गई सामग्रियों को सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़कर विद्वानी की पुष्टि की तारीख से तीन निःशुल्क दिवसों की अनुमति दी जाएगी और उसके बाद सफल बोलीदाता पर निपटान की तारीख तक और उसके सहित इस अध्याय के मान-4 के अनुसार दैनिक दरें प्रभार्य होंगी।

(8) उपरोक्तिक्रित के अलावा कार्गो :

(क) किसी पोत के कार्गो की पूर्ण उत्तराई अथवा उस तारीख, जब अंतिम पैकेज को किनारे पर रखा गया था, के बाद सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़कर तटीय कार्गो के मामले में सात कार्य दिवस और विदेशी कार्गो के मामले में सात कार्य दिवस निःशुल्क हैं।

(ख) विभिन्न दर्थिंग पर समान समुद्री यात्रा में एक पोत को छोड़कर तटीय कार्गो अथवा विदेशी कार्गो, जैसा भी मामला हो, के संबंध में भी अलग-अलग निःशुल्क दिवस घोषित किए जाएंगे।

(ग) जब भी आयात कार्गो की उत्तराई सीएचपीटी पर आरोप्य नहीं होने वाले कारणों से 48 घंटों से अधिक के लिए निलंबित अथवा बंद की जाती है तो प्रहस्तन किए जा चुके कार्गो के लिए भी निःशुल्क दिवस घोषित किया जाएगा। शेष कार्गो के लिए निःशुल्क दिवस उत्तराई के बाद घोषित किया जाएगा।

(घ) पोत पर संग्रहित कूड़ा-करकट : सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़कर ऊपर (क) में यथा लागू निःशुल्क दिवसों की संख्या।

(ङ) सर्वेक्षण सामग्रियां :

(i) ऊपर (क) के अधीन निःशुल्क दिवसों की समान संख्या अनुमत्य है।

(ii) अंतिम निःशुल्क दिवस को सर्वेक्षण की गई सामग्रियों के संबंध में कोई विलम्ब शुल्क नहीं लगाया जाएगा, अगर ऐसी सामग्रियां उनके सर्वेक्षण किए जाने के परवर्ती अगले कार्य दिवस को हटाई जाती हैं।

(iii) सर्वेक्षण के लिए रोकी हुई बचाव सामग्रियों के मामले में, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़कर, मलबा प्रापक (रिसीवर) द्वारा बचाव की तमिलनाडु सरकार के राजपत्र में अधिसूचना के बाद वाले दिन अथवा उस तारीख, जिस दिन मलबा प्रापक (रिसीवर) द्वारा बचाव की सूचना संबंधित स्टीमर एंजेंट अथवा सामग्री के परेजिती अथवा उनके क्लियरिंग एंजेंट को भेजी जाती है, के बाद वाले दिन, इनमें से जो भी पहले हो, सात दिनों की अनुमति दी जाएगी।

(9) सामग्रियों के विवरण के अनुसार लागू निःशुल्क अवधियों के अतिरिक्त निम्नलिखित निःशुल्क अवधियों की अनुमति दी जाती है :

(क) रुकने की अवधियों, जिनके दौरान सामग्रियों का आकलन करने की साधारण प्रक्रिया के अतिरिक्त विश्लेषणात्मक अथवा तकनीकी परीक्षण शामिल करते हुए विशेष जांच के प्रयोजनार्थ सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा रोका और सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा उन्हें आयातकों की ओर से कोई छूक अथवा अवहेलना नहीं किए जाने के लिए प्रमाणित किया जाता है, के लिए और

(ख) जहाँ सामग्रियों को आयात नियंत्रण औपचारिकताओं के कारण सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा रोका जाता है और 9(क) तथा (ख) के अधीन रुकने की ऐसी अवधि के लिए आयातक की ओर से कोई छूक अथवा अवहेलना नहीं करने हेतु प्रमाणित किया जाता है, निम्नानुसार विलम्ब शुल्क प्रभार वसूल किया जाएगा :

पहले 45 दिन	:	निःशुल्क
46 दिन से 60 दिन	:	वास्तविक विलम्ब शुल्क प्रभार का 25%
61 से 90 दिन	:	वास्तविक विलम्ब शुल्क प्रभार का 50%
90 दिन से अधिक	:	वास्तविक विलम्ब शुल्क प्रभार का 100%

पूर्ण दर पर वास्तविक विलम्ब शुल्क प्रभार 45 दिनों के बाद यथा लागू उपयुक्त स्टैब पर दरों के मान के अनुसार निकाला जाएगा और लगाए जाने योग्य पूर्ण विलम्ब शुल्क प्रभार पर ऊपर उल्लिखित रियायती दर उसपर लागू की जाएगी।

पहले 45 दिन निम्नानुसार मान जाएंगे :

(i) निःशुल्क दिवस की समाप्ति के बाद पहले 45 दिन अगर कार्गो निःशुल्क दिवस की समाप्ति के पूर्व रोका जाता है; और

(ii) रोकने की तारीख से पहले 45 दिन अगर कार्गो विलम्ब शुल्क प्रभार लगने के बाद सीमाशुल्क द्वारा रोका जाता है।

उपरोक्त रियायत प्राप्त करने के लिए रोकने का प्रमाणपत्र सामग्रियों के निपटान की तारीख से छः महीने की अवधि के भीतर प्रस्तुत किया जाएगा।

टिप्पणी : 1. उपरोक्त समय-सीमा में सभी अवकाश दिवस शामिल होंगे।

2. प्राकृतिक आपदा अथवा मानवीय नियंत्रण से बाहर की असाधारण परिस्थितियों के मामले में समय-सीमा में छूट दी जा सकती है।

(ग) अगर पीएचओ द्वारा कार्गो को मानव खपत के लिए अनुपयुक्त के रूप में दोषी पाया जाता है और अंततः उसे चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा नष्ट कर दिया जाता है तो विलम्ब शुल्क प्रभार उसके लगने की तारीख अथवा पीएचओ द्वारा बेकार करने की तारीख के पूर्व तारीख, इनमें से जो भी पहले हो, से छः महीने तक सीमित होगा।

(घ) स्थान के संकुलन, गलत छंटाई अथवा गलत मिलान के कारण पता लगाने के अयोग्य पैकेजों के लिए बंदरगाह कार्यालय में लिखित में पूछताछ की प्राप्ति की तारीख से पैकेज का पता लगाने के लिए तीन कार्य दिवस दिए जाएंगे।

(10) पतन में बास-बार आने वाले पोतों के कैप्टन द्वारा विक्री किए गए अप्रयोज्य खाली ड्रम और खाली बोतल और समान असाधारण दस्तुर उनके उत्तरने के दिन के बाद रविवार और सीएचपीटी के अप्रालन्यत्वक दिवस अवकाश को छोड़कर छः कार्य दिवसों की अवधि के लिए निःशुल्क हैं।

मान-२ निःशुल्क दिवस (निर्यात)

(1) (क) कन्टेनरयुक्त निर्यात कार्गो को छोड़कर पोत के लिए निर्यात कार्गो की अनुमति दी जाएगी।

(i) भारतस्थल क्षेत्र में सामग्रियों की प्राप्ति के वास्तविक दिन से, जो पोत द्वारा निर्यात कार्गो का लदान प्रारंभ करने की तारीख के पूर्व दिन तक प्रतिबंधित होगा, तीस दिनों (सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पतन के अकार्य दिवस को छोड़कर) की निःशुल्क अवधि

(ii) उस दिन, जब पोत निर्यात कार्गो का लदान करता है, से उस दिन जब पोत लदान पूरा करता है, तक भी निःशुल्क अवधि होगी।

(ख) कन्टेनरों में भरे जाने के लिए प्रतीक्षारत कन्टेनरों और निर्यात कार्गो पर स्वीकार्य निःशुल्क दिवस अन्यत्र निर्धारित कन्टेनरों पर रुकने के समय के प्रभारों के लिए प्रावधान के साथ पठित खंड १(क) के अधीन यथा प्रदत्त होगा।

(2) नीभरण नहीं की गई और बाहर हटाई गए सामग्रियों :

(क) जहां दैविक कारणों से शटआउट अथवा प्राकृतिक कारणों जैसे घटनात, पोत को खड़ा करने आदि द्वारा नीभरण से रोकी गई सामग्रियों को ऊपर खंड १ के अधीन उल्लिखित निःशुल्क दिवसों के अतिरिक्त पोत द्वारा निर्यात के लिए सामग्रियों को अंदर लेने का कार्य पूरा करने के दिन से अगले दो दिनों (सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पतन के अकार्य दिवसों को छोड़कर) की निःशुल्क अवधि की अनुमति दी जाएगी।

(ख) कूड़ा-करकट को छोड़कर ऊपर के कारणों के अतिरिक्त किसी अन्य कारण से नीभरण नहीं की गई सामग्रियों को मद १ के अधीन समान निःशुल्क दिवसों की अनुमति दी जाएगी।

(ग) किसी विशिष्ट पोत की मूल पण्यवस्तु, जिससे कूड़ा-करकट उत्पन्न हुआ है, के नीभरण की अंतिम तारीख के बाद सीएचपीटी के परिसर से उस पोत की विशिष्ट पण्यवस्तु के कूड़ा-करकट के लिए सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पतन के अकार्य दिवसों को छोड़कर तीन दिनों के लिए निःशुल्क दिवसों की अनुमति दी जाएगी।

(3) बचाव की गई सामग्रियां :

मलबा प्राप्तक (रिसीवर) द्वारा तमिलनाडु सरकार के राजपत्र में अधिसूचना के बाद के दिन अथवा उस दिन, जिस दिन सामग्रियों के बचाव की सूचना मलबा प्राप्तक (रिसीवर) द्वारा संबंधित स्टीमर एजेंट अथवा सामग्रियों के पोतवणिक अथवा शिपिंग एजेंट को भेजी जाती है, के बाद वाले दिन, इनमें से जो भी पहले हो, से सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पतन के अकार्य दिवसों को छोड़कर तीन दिनों की निःशुल्क अवधि गिनी जाएगी।

टिप्पणी : निर्यात कार्गो उस पोत, जिसमें कार्गो का निर्यात किया जाना है, का संदर्भ विविना स्वीकार किया जा सकता है।

(4) सीमाशुल्क द्वारा रोकी गई सामग्रियाँ :

रोकने की अवधियों, जिसके दौरान सामग्रियाँ मूल्यांकन की सामान्य प्रक्रिया के अतिरिक्त विश्लेषणात्मक परीक्षण अथवा तकनीकी परीक्षण के प्रयोजनार्थ सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा रोकी जाती हैं और निर्यातक की ओर से किसी चूक अथवा अवहेलना नहीं करने हेतु सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया जाता है, तब रोकने की ऐसी अवधि के लिए विलम्ब शुल्क प्रभार निम्नानुसार वसूल किया जाएगा :

पहले 45 दिन	:	निःशुल्क
46 दिन से 60 दिन	:	वास्तविक विलम्ब शुल्क प्रभार का 25%
61 से 90 दिन	:	वास्तविक विलम्ब शुल्क प्रभार का 50%
90 दिन से अधिक	:	वास्तविक विलम्ब शुल्क प्रभार का 100%

पूर्ण दर पर वास्तविक विलम्ब शुल्क प्रभार 45 दिनों के बाद यथा लागू उपयुक्त स्लैब पर दरों के भान के अनुसार निकला जाएगा और लगाए जाने योग्य पूर्ण विलम्ब शुल्क प्रभार पर ऊपर उत्तिष्ठित रियायती दर उसपर लागू की जाएगी।

पहले 45 दिन निम्नानुसार भाने जाएंगे :

- (i) निःशुल्क दिवस की समाप्ति के बाद पहले 45 दिन अगर कार्गो निःशुल्क दिवस की समाप्ति के पूर्व रोका जाता है, और
- (ii) रोकने की तारीख से पहले 45 दिन अगर कार्गो विलम्ब शुल्क प्रभार लगाने के बाद सीमाशुल्क द्वारा रोका जाता है।

उपरोक्त रियायत प्राप्त करने के लिए रोकने का प्रमाणपत्र सामग्रियों के निपटान की तारीख से छः महीने की अवधि के भीतर प्रस्तुत किया जाएगा।

टिप्पणी : (i) उपरोक्त समय सीमा में सभी अवकाश दिवस शामिल होंगे।

(ii) प्राकृतिक आपदाओं के मामले में समय-सीमा में छूट दी जा सकती है।

भान -3 जब्त सामग्रियाँ

- (1) सीमाशुल्क द्वारा जब्त सामग्रियों के लिए निःशुल्क दिवसों की समाप्ति की तारीख से जब्ती की तारीख तक (अथवा) निःशुल्क दिवसों की समाप्ति की तारीख से पहले घार महीने के लिए, इनमें से जो भी पहले हो, सामग्रियों पर उपर्युक्त सामान्य देयताएं सामग्रियों पर जब्ती-पूर्व प्रभार के रूप में सीमाशुल्क से वसूल की जाएंगी।
- (2) सीमाशुल्क से जब्त की गई सामग्रियों पर जब्ती की तारीख से सीमाशुल्क भांडागार तक सामग्रियों को हटाने की तारीख तक नीचे मान-4 में दी गई दरों के अनुसार दैनिक दर के आधार पर भांडागण प्रभार के रूप में जब्ती-पूर्व प्रभार भी वसूल किया जाएगा। भांडागण प्रभार के अतिरिक्त, आधा टन तक वजन वाले प्रति ऐकेज 20/-रुपये और आधा टन से अधिक वजन वाले ऐकज के लिए प्रति टन अथवा उसके भाग के लिए 230/-रुपये की दर पर हटाने का प्रभार भी वसूल किया जाएगा।
- (3) जब्ती की तारीख तक जब्त की गई सामग्रियों पर उपर्युक्त सीएचपीटी की देयताएं भी जब्त सामग्रियों की बिल्कुली की आय से सीमाशुल्क से उपलब्ध राशि की सीमा तक सीमित होगी और शेष देयताओं को प्रवित के रूप में माना जा सकता है।

भान 4- सीमाशुल्क द्वारा जब्त की गई/सामग्रियों/नीतामी में बिल्कुली की गई सामग्रियों पर देयता

मद-सं०	ऐकेजों का विवरण	प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए देय प्रभार
1	बोरिंग, गार्ड, लिंब, क्लेट, पीपी, पीपे ड्रम, जार, खुली मशीनरी और अ-परिगणित वस्तुएं	प्रतिटन अथवा उसके भाग के लिए 30/-रुपये
2	कैरेज और मोटरकार	प्रत्येक 160.00 रुपये

मान ५- निःशुल्क दिवस (यानान्तरण सामग्रियां)

यानान्तरण सामग्रियों को इस अध्याय मान “१” के अधीन वर्गीकरण के अनुसार आयात कार्गों के रूप में स्वीकार्य निःशुल्क दिवसों की समाप्ति की तारीख के बाद की तारीख से पन्द्रह दिनों (सीमाशुल्क अधिसूचित अदकाश दिवसों और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़कर) की निःशुल्क अवधि की अनुमति दी जाएगी।

मान ६- विलम्ब शुल्क प्रभार

कब वसुली योग्य है	प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति घाटशुल्क इकाई देव प्रभार
(1) निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद सीएचपीटी के पारगमन क्षेत्र में पही हुई छोड़ दी गई आयात सामग्रियां	
(i) निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद पहले ७ दिनों के लिए	11.80
(ii) अगले 10 दिनों के लिए	23.60
(iii) अगले 30 दिनों के लिए	35.40
(iv) इसके बाद	59.00
(2) निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद पारगमन क्षेत्र में पही हुई छोड़ दी गई नियात और यानान्तरण सामग्रियां	3.60
(3) पारगमन क्षेत्र में कन्टेनरों में भरे जाने के लिए प्रतीक्षारत नियात	3.60
वैसे मामलों में, जहां घाटशुल्क प्रति प्रत्येक इकाई और मूल्यानुसार पर अधारित है, वहां विलम्ब शुल्क सकल वजन (प्रति टन अथवा उसका भाग) पर माना जाएगा।	

टिप्पणियां :

- (1) अगर किसी भी समय सीएचपीटी को पत्तन के माध्यम से होकर सामग्रियों के तीव्र पारगमन के लिए अपने मार्गस्थ क्षेत्र में बाधक गंभीर संकुलन की आशंका हो, यह किसी निर्दिष्ट सामग्रियों के स्वामियों अथवा परेषितियों को दिए गए समय के भीतर सीएचपीटी के परिसर से हटाने का निर्देश दे सकता है और अगर सामग्रियां इस प्रकार नहीं हटाई जाती, तो सीएचपीटी के परिसर से सामग्रियों के हटाए जाने तक उनपर प्रतिदिन प्रति इकाई ७२/-रुपए का विलम्ब शुल्क प्रभारित कर सकता है। अगर उपरोक्त प्रभार सामग्रियों को हटाना सुनिश्चित करने के लिए अपर्याप्त सिद्ध होता है तो सीएचपीटी स्वामियों के व्यय पर मार्गस्थ क्षेत्र से स्वयं उन्हें हटा सकता है और उन्हें स्वामियों के जोखिम पर अपने परिसर के भीतर किसी भी स्थान में छट्टे पर रखेगा।
- (2) नीलामी में बेई गई और दापसी स्टोर यार्ड में पही सामग्रियों को रविवार और सीएचपीटी के अप्रचालनात्मक दिवसों को छोड़कर बिक्री की पुष्टि की तारीख से तीन निःशुल्क दिवसों की अनुमति दी जाएगी और सफल बोतीदाता द्वारा निपटान की तारीख सहित प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति 100 वर्ग मी. अथवा उसके भाग पर १६/-रुपए का भंडारण प्रभार लगाया जाएगा।
- (3) सीएचपीटी को अथवा उसके द्वारा और चेन्नई पत्तन न्यास के खाते पर भारत सरकार के नाम से परेषित सामग्रियों पर कोई विलम्ब शुल्क प्रभार्य नहीं होगा।
- (4) उस अवधि, जिसके दौरान प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर सीएचपीटी अपने कारण कार्गो/कन्टेनरों की सुपुर्दगी करने की स्थिति में नहीं है, के लिए विलम्ब शुल्क उपार्जित नहीं होगा।

अध्याय-V

विशेष सेवाओं के लिए प्रभार
मान-1

उत्तराई और पोसलवान से भिन्न प्रयोजनों के लिए मजदूरों की आपूर्ति हेतु मजदूरी प्रभार

विवरण	देय प्रभार
(1) प्रभार प्रति पाली अथवा उसके भाग के लिए प्रति मजदूर वसूल किया जाए	मजदूरों का मौजूदा दैनिक प्रभार

मान-2

कन्टेनरों सहित कार्यों के लिए मांगे गए और आपूर्ति, परंतु पूर्णतः अथवा उचित रूप से उपयोग में नहीं लाए गए सीएचपीटी के श्रमिकों के संबंध में प्रभार

मान सं०	इस मान के प्रयोजनार्थ वर्गीकरण	देय प्रभार
1	प्रत्येक पाली के प्रारंभ में तट कार्य प्रारंभ हो चुकने के बाद से सीएचपीटी मजदूर को वापस भेज देने अथवा आवश्यकता नहीं पड़ने पर	मजदूर की मौजूदा दैनिक मजदूरी मजदूर की मौजूदा दैनिक मजदूरी
2	किसी पोत के हैच में साथ-साथ दो हुक का कार्य करने के लिए भत्ता	हुक में नियोजित सीएचपीटी के प्रति तट मजदूर के लिए 21.20 रुपए
3	किसी पोत के हैच में साथ-साथ दो से अधिक हुक का कार्य करने के लिए भत्ता	हुक में नियोजित सीएचपीटी के प्रति तट मजदूर के लिए 39/- रुपए

टिप्पणी : अगर किसी पाली के लिए हुक/कन्टेनर में कार्य करने हेतु श्रमिक की मांग रद्द की जानी है, तो पाली प्रारंभ होने के पूर्व सीएचपीटी को लिखित में डेढ़ घंटे का पूर्व नोटिस दिया जाना चाहिए। अगर रद्द करने का आदेश समय से प्राप्त नहीं होता है तो मांगी गई पूरी अवधि के लिए प्रभार लगाया जाएगा।

मान-3

सामग्रियां हटाने के लिए प्रभार

विवरण	यूनिट	देय प्रभार
आयात और नियात के भासले में निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद आयात और नियातों के भासले में मार्गस्थ क्षेत्र से सीएचपीटी द्वारा हटाई गई सामग्रियां	प्रत्येक हटाने के कार्य लिए प्रति यूनिट अथवा उसका भाग	100/- रुपए

टिप्पणियां :

- उपरोक्त प्रभार में मार्गस्थ क्षेत्र और ओवरफ्लॉ क्षेत्र में हटाने के कार्य में शामिल क्रेनों/ फोर्क लिफ्ट ट्रकों के लिए प्रभार शामिल हैं।
- उपरोक्त शुल्क भार्गस्थ क्षेत्र में पड़ी हुई आयात सामग्रियों, जिन्हें ओवरफ्लॉ क्षेत्र में निःशुल्क दिवसों के भीतर हटाया जाता है, के भासले में प्रभार्य नहीं है।

अध्याय-VI

विविध प्रभार

मान 1 - मासिक लाइसेंस और वार्षिक लाइसेंस के अधीन आवंटित स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क का मान

मद सं०	स्थान का विवरण	यूनिट	लाइसेंस शुल्क
1(क)	खुला स्थान	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग	प्रति कैलेंडर माह अथवा उसके भाग के लिए 2,000/-रुपए
(ख)	जल से सख्त की गई रोड़ी की सतह वाला खुला स्थान	-तदेव-	प्रति कैलेंडर माह अथवा उसके भाग के लिए 3,800/-रुपए
2	नियंत्रित कार्ग (बिराइट्स, पिण्ड, क्वार्टज आदि) के लिए मार्गस्थ क्षेत्र में खुला स्थान	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग	कैलेंडर माह के प्रत्येक दस दिन अथवा उसके भाग के लिए 1,300/-रुपए
3	सीएचपीटी के किसी रेलवे साइडिंग में	1 लगातार मीटर अथवा उसका भाग	प्रति कैलेंडर माह अथवा उसके भाग के लिए 600/-रुपए
4	ढंका हुआ स्थान	10 वर्गमीटर अथवा उसका भाग	प्रति कैलेंडर माह अथवा उसके भाग के लिए 600/-रुपए
5	खुले किनारे वाला शेड	10 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग	प्रति कैलेंडर माह अथवा उसके भाग के लिए 400/-रुपए
6	कार्यालय स्थल के रूप में प्रयोग के लिए आवंटित भवन		
(क)	राजाजी सलाई अथवा पत्तन की सीमाओं के समीस्थ भवन	प्रति वर्गमीटर अथवा उसका भाग	प्रति कैलेंडर माह अथवा उसके भाग के लिए 200/-रुपए
(ख)	कार्यालय प्रयोग के लिए प्रयुक्त पत्तन के भीतर आरसीसी छत और छज्जे के साथ भवन	-तदेव-	प्रति कैलेंडर माह अथवा उसके भाग के लिए 160/-रुपए
(ग)	पत्तन के भीतर एसीसी शीट और जीआई शीट जैसे अन्य किसी समान छत वाला भवन	-तदेव-	प्रति कैलेंडर माह अथवा उसके भाग के लिए 120/-रुपए
7	निजी धिरे क्षेत्र के रूप में घोषित ढंका हुआ स्थान (सीमाशुल्क और निजी एजेंसियों के बीच की गई व्यवस्था द्वारा)	प्रति कैलेंडर माह अथवा उसके भाग के लिए 3500/-रुपए	प्रति 50 वर्गमीटर अथवा उसका भाग
8	निजी धिरे क्षेत्र के रूप में घोषित खुला स्थान (सीमाशुल्क और निजी एजेंसियों के बीच की गई व्यवस्था द्वारा)	प्रति कैलेंडर माह अथवा उसके भाग के लिए 2400/-रुपए	प्रति 100 वर्गमीटर अथवा उसका भाग

टिप्पणी :

- ज्यार मद संख्या 2 के अधीन 1300/-रुपए की दर प्रत्येक 10 दिनों की अवधि अर्थात् 1 से 10वें, 11वें से 20वें और 21वें से माह के अंतिम दिन तक के 3 स्लैब अथवा प्रत्येक ऐसी स्लैब अवधि के भाग के लिए लागू होगी।

सामान्य टिप्पणी :

अध्याय-VI के मान 1 और मान 2 (विविध प्रभार) में निर्धारित दरों को नियंत्रित करने वाली यहां नीचे वर्णित सभी शर्तें/टिप्पणियां उस सीमा तक लागू होंगी, जहां तक वे सरकार द्वारा फरवरी/मार्च, 2004 में घोषित भूमि नीति संबंधी दिशानिर्देशों में निर्धारित शर्तों के असंगत नहीं हो। असहमति के मामले में भूमि नीति संबंधी दिशानिर्देशों में सरकार द्वारा निर्धारित शर्तें लागू रहेंगी।

स्थान के लाइसेंस के लिए की शर्तें

- स्थान के आबंटन के लिए आवेदन सामग्रियों को जमा करने के पूर्व स्वामियों द्वारा इस प्रकार रखी गई सामग्रियों के लिए सभी जोखिम और उत्तरदायित्व की अपनी स्वीकृति का वर्णन करते हुए लिखित में दिया जाना चाहिए। बर्थ से 100 मीटर के भीतर मार्गस्थ क्षेत्र आयात/निर्यात कार्गो के बंडार के लिए लाइसेंस नहीं दिया जाएगा।
- लाइसेंस की शर्त पर स्थान आवंटित करने की सहमति अथवा अस्वीकृति देना सीएचपीटी के विवेक पर होगा।

ग्यारह महीने तक मासिक लाइसेंस के अधीन सीएचपीटी द्वारा स्थान के लाइसेंस के लिए की शर्तें

- लाइसेंस पर दिए गए स्थान को शिकमी (सब-लेट) पर नहीं दिया जाएगा।
- पत्तन न्यास की भूमि में अतिक्रमण अथवा उसपर अनधिकृत कब्जा करने और न्यास की भूमि पर कार्गो का ढेर लगाने तथा लाइसेंसधारी द्वारा यातायात के आवागमन में बाधा पहुंचाते हुए न्यास के रेल भागों, संयंत्रों, उपरकरणों आदि पर कार्गो का ढेर लगाने से न्यास की संपत्ति को दुर्बुल करने की लागत सहित न्यास के दरों के मान में निर्धारित लाइसेंस शुल्क के दस गुने से अनधिक दर पर दंड अदा करने की देयता शामिल होगी। अगर लाइसेंसधारी ऐसा करने का नोटिस दिए जाने के बावजूद अतिक्रमित क्षेत्र से कार्गो हटाने में विफल रहता है तो कार्गो को लाइसेंसधारक के जोखिम और लागत पर न्यास द्वारा अन्यत्र हटाया जाएगा और इस प्रकार हटाए गए कार्गो द्वारा कब्जा किए गए स्थान पर सामान्य दर से दस गुने से अनधिक की दर पर दंडात्मक लाइसेंस शुल्क लगाया जाएगा।
- मासिक लाइसेंस के अधीन रखी गई सामग्रियां लाइसेंसधारक के संपूर्ण जोखिम और उत्तरदायित्व पर होगी। लाइसेंसधारक अपने आवंटित स्थान में रखी सामग्रियों की सुरक्षा करने और अन्यों द्वारा ऐसे स्थान को अनधिकृत कब्जे से बचाने के लिए स्वयं अपना सुरक्षाकर्मी पदस्थापित करेगा।
- लाइसेंसधारक, सीएचपीटी की लिखित अनुमति को छोड़कर मासिक लाइसेंस के अधीन कब्जा किए गए स्थान पर कोई भवन, संरचना अथवा सुविधा निर्मित अथवा स्थापित नहीं करेगा। लाइसेंसधारक लाइसेंस की समाप्ति के समय स्थान पर ऐसे भवन, संरचना अथवा सुविधा को हटाने, स्थान को उसकी भूल दशा में बहाल करने के लिए सहमत होगा और अगर लाइसेंसधारक विफल रहता है तो न्यास लाइसेंसधारक की लागत, जोखिम और उत्तरदायित्व पर ऐसी संरचना को हटाने की व्यवस्था करेगा।
- शुल्क अथवा प्रभार सीएचपीटी के दरों के मान में निर्धारित दर के अनुसार स्थान के आबंटन की तारीख से अदा किए और सीएचपीटी को अग्रिम रूप से प्रत्येक कैलेंडर माह के लिए प्रेषित किए जाएंगे।
- लाइसेंसधारक अपने द्वारा कब्जा किए गए स्थान को खाली कर देंगे, अगर मासिक लाइसेंस को नवीकृत नहीं किया जाता है और अगर लाइसेंसधारक ऐसे ढांचों अथवा किए गए निर्माण को हटाने के बाद दिए गए मासिक लाइसेंस की समाप्ति की तारीख को खाली स्थान संपूर्ण में विफल रहता है तो सीएचपीटी को ऐसे ढांचे और ऐसे स्थान में रखी सामग्रियों को लाइसेंसधारक की लागत, जोखिम और उत्तरदायित्व पर सीएचपीटी के परिसर के किसी अन्य वैकल्पिक खुले अथवा ढके स्थान में हटाने का अधिकार होगा और इसके अतिरिक्त सीएचपीटी उस अवधि, जिसके लिए मासिक लाइसेंस दिया गया था, के बाद सीएचपीटी के परिसर में सामग्रियों के रहने तक की अवधि के लिए सीएचपीटी के दरों के मान के अधीन लगाए जाने योग्य सामान्य शुल्क के दस गुने से अनधिक दरों पर दंड प्रभारित करेगा।
- मासिक लाइसेंस उस कैलेंडर माह, जिसके लिए उसे जारी किया गया है, की समाप्ति पर स्वतः व्यपगत हो जाएगा। अगर लाइसेंसधारक लाइसेंस का नवीकरण करने की अपेक्षा रखता है तो अग्रिम शुल्क के भुगतान की रसीद के साथ नवीकरण के लिए विधिवत आवेदन मासिक लाइसेंस की अवधि की समाप्ति के साथ दिनों पूर्व दिया जाना चाहिए। निर्दिष्ट समय के भीतर मासिक लाइसेंस के नवीकरण के लिए आवेदन देने, शुल्क और प्रभारों के प्रेषण के लिए रसीद अप्रेषित करने में विफल रहने पर सीएचपीटी के दरों के मान के अधीन लगाए जाने योग्य सामान्य शुल्क की दर के दस गुने से अनधिक दरों पर दंड अदा करने की देयता शामिल होगी।

(viii) कोई भी लाइसेंसधारक उसे/उन्हें आवंटित स्थान को सीएचपीटी की लिखित अनुमति को छोड़कर निजी धिरे क्षेत्र में परिवर्तित नहीं करेगा। सीएचपीटी, ऐसे स्थान के लिए लगाए जाने योग्य शुल्क के अतिरिक्त, सीएचपीटी से पूर्व लिखित अनुमति प्राप्त करने में विफल रहने पर सीएचपीटी के दरों के मान के अधीन लगाए जाने योग्य सामान्य शुल्क के दस गुने से अनधिक ढंड लगाएगा।

(ix) इस संबंध में महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 59 के उपबंधों के अधीन सभी लाइसेंसधारक सीएचपीटी के पास मासिक लाइसेंस के अधीन उन्हें आवंटित स्थान पर 3 महीने के शुल्क के बराबर राशि मासिक लाइसेंस में निर्धारित रातों के विधिवत और विश्वासी कार्यविनियोगादन के लिए गारंटी के रूप में जमा करेगा और जमाराशि स्थान अंतिम रूप से खाली करने पर उस किसी राशि, जो सीएचपीटी को देय हो, को घटाकर वापस की जाएगी।

(x) सीएचपीटी को उस स्थान, जो लाइसेंसधारक द्वारा कब्जा नहीं किया गया है, का पूर्णतः अथवा अंशतः कब्जा किसी भी समय लेने का अधिकार होगा, जिस दशा में शुल्क में समानुपातिक कमी वी अनुमति दी जाएगी।

(xi) लाइसेंसधारक सीएचपीटी द्वारा समय-समय द्वारा जारी सभी नियमों अथवा नियरेंजों का पालन करने की सहमति देगा। अगर लाइसेंसधारक ऐसे नियमों अथवा नियरेंजों का पालन करने में अवहेलना करेगा तो सीएचपीटी लाइसेंस समाप्त कर सकता है।

(xii) लाइसेंसधारक चैनल्स कारपोरेशन अथवा विस्फोटक निरीक्षक, विस्फोटक विभाग, भारत सरकार अथवा मासिक लाइसेंस के अधीन सामग्रियों के भंडारण के संबंध में जो भी संबंधित है, द्वारा समय-समय पर जारी किए जाने वाले सभी नियमों अथवा विनियमों का पालन करेगा।

(xiii) “मासिक लाइसेंस के अधीन लाइसेंस की अवधि एक बार में 11 महीने से अधिक नहीं होगी। तत्पश्चात, लाइसेंस को प्रत्येक 11 महीने की दो अवधियों में अधिकतम 22 महीने की अवधि के लिए नवीकृत किया जा सकता है। इसके लिए 3 महीने के लाइसेंस शुल्क के बराबर जमानत राशि अग्रिम रूप से संप्रहित की जाएगी। पत्तन किसी भी समय 2 महीने के नोटिस से दर्ज किए जाने वाले अच्छे और पर्याप्त कारणों से संपत्ति को वापस ले सकता है। लाइसेंस शुल्क समय-समय पर महापत्तन शुल्क प्राधिकरण द्वारा दरों के संशोधन के अधीन है”।

स्थान, उके हुए स्थान (भांडागार) और भांडागार के अतिरिक्त उके हुए स्थान के एक वर्ष और अधिक, परन्तु 3 वर्ष से कम अवधि के लिए लाइसेंस प्रदान करने के संबंध में सामान्य शर्तें।

1. लाइसेंसधारक निम्नलिखित के लिए उत्तरदायी होगा :

(क) जमानत राशि के रूप में अग्रिम तौर पर तीन महीने के लिए, लाइसेंस शुल्क अदा करने के लिए, जिसे लाइसेंस के समाप्त पर वापस-अदा किया जाएगा, बहर्ते कि अगर लाइसेंसधारक के पास लाइसेंस शुल्क का बकाया हो, तो इस ढंड के अधीन दिए गए अग्रिम से बकाया काटने योग्य होगा।

(ख) लाइसेंस के पहले वर्ष के भीतर अपेक्षित नोटिस देकर लाइसेंसधारक द्वारा लाइसेंस समाप्त किए जाने की दशा में लाइसेंसधारक एक वर्ष से कम की अवधि के लिए कब्जा हेतु प्रति कैलेंडर माह अथवा उसके भाग के लिए कब्जे के लिए लगाए जाने योग्य आवंटित प्रति 100/10 वर्गमीटर लाइसेंस शुल्क की दर और लाइसेंस प्रारंभ होने की तारीख से आवंटित स्थान को खाली करने की तारीख तक लाइसेंस में उत्सवित्र प्रति कैलेंडर माह अथवा उसके भाग के लिए आवंटित प्रति 100/10 वर्गमीटर अथवा उसके भाग के लिए लाइसेंस शुल्क के बीच लाइसेंस फीस में अंतर पूरा करेगा।

(ग) किसी नए अथवा वर्धित कर दर निर्धारण अथवा लाइसेंसदाता के अतिरिक्त किसी अन्य प्राधिकारी द्वारा उक्त परिसर पर भविष्य में अधिरोपित या तो लाइसेंसदाता या लाइसेंसधारक द्वारा देय किसी प्रकार के व्यय की दशा में नया अधिरोपण अथवा वह राशि, जिससे वर्तमान अधिरोपण बढ़ जाता है, जैसा भी मामला हो, राशि अदा करना।

(घ) पत्तन अग्नि शमन सेवा को उक्त परिसर में अप्रतिबंधित पहुंच प्रदान करना।

(ङ) उस प्रयोगन, जिसके लिए परिसर का लाइसेंस दिया गया है, के अतिरिक्त लाइसेंसदाता की लिखित सहमति प्राप्त किए बिना उक्त परिसर अथवा उसके किसी भाग का प्रयोग नहीं करना अथवा उसका प्रयोग नहीं कराएगा।

(च) यथा उपरोक्त उक्त परिसर का प्रयोग करने के प्रयोजनार्थ तत्समय लागू क्रानून के उपबंधों के अधीन समय-समय पर अपेक्षित सभी लाइसेंस और परिस्त के लिए आवेदन देना और भुगतान करना।

(छ) उक्त परिसर अथवा उसके किसी भाग को किसी व्यक्ति अथवा चाहे किन्हीं भी व्यक्तियों को शिकमी पर नहीं दिया, अंतरित अथवा बंधक नहीं रखा जाएगा, समनुदेशित नहीं किया जाएगा या प्रभार सृजित नहीं किया जाएगा अथवा प्रयुक्त कब्जे को नहीं छोड़ा जाएगा।

(ज) लाइसेंसदाता द्वारा समय-समय पर निर्धारित कार्य धंटे के बाद उक्त परिसर अथवा उसके किसी भाग के भीतर कोई व्यवसाय, व्यापार अथवा प्रचालन तब तक नहीं करेगा, जब तक उसने ऐसा करने के लिए सीएचपीटी अथवा किसी ऐसे अधिकारी, जिसे उसके द्वारा शक्तियां प्रत्यायोजित की जाए, से अनुमति प्राप्त नहीं की हो।

(झ) किसी खतरनाक प्रकृति की सामग्री उक्त परिसर में नहीं रखना अथवा रखने की अनुमति नहीं देना अथवा जिसके रखने से किसी अधिनियम अथवा स्थानीय विनियमों का उल्लंघन हो सकता है।

(ञ) **उक्त परिसर अथवा उसके किसी भाग पर कोई आपराधिक, शोरगुल वाला अथवा खतरनाक व्यापार, व्यवसाय या कार्य नहीं करना अथवा उसकी अनुमति नहीं देना अथवा परिसर को लाइसेंस दिए गए प्रयोजन के अतिरिक्त किसी अन्य प्रयोजन के लिए उसका प्रयोग नहीं करना।

(ट) किसी नियम अथवा विनियम, जो उक्त परिसर में प्रवेश करने अथवा बाहर जाने वाली सामग्रियों की जांच के संबंध में लाइसेंसदाता द्वारा बनाया जाए, का पालन करना।

(ठ) उक्त परिसर में रखी सामग्रियों के संबंध में चाहे वे किसी कारण से गुम अथवा क्षतिग्रस्त हो जाएं, लाइसेंसदाता को सभी जोखिम और उत्तरदायित्व से मुक्त करना।

(ঃ) लाइसेंसधारक द्वारा कब्जा किए गए स्थान को खाली करना अगर लाइसेंस नवीकृत नहीं किया जाता है और अगर लाइसेंसधारक निर्भित ऐसे ढांचे अथवा निर्माण को हटाने के बाद दिए गए लाइसेंस की समाप्ति की तारीख को स्थान खाली कब्जे में सौंपने में विफल रहता है तो सीएचपीटी को ऐसे ढांचे और ऐसे स्थान में रखी सामग्रियों को लाइसेंसधारी की लागत, जोखिम और उत्तरदायित्व पर सीएचपीटी के किसी भाग में किसी अन्य वैकल्पिक खुले अथवा ढके स्थान में हटाने का अधिकार होगा और इसके अतिरिक्त, सीएचपीटी उस अवधि, जिसके लिए लाइसेंस दिया गया था, के बाद सीएचपीटी के परिसर के भीतर सामग्रियों को रखे जाने की अवधि के लिए सीएचपीटी के दरों के मान के अधीन लगाए जाने योग्य समान्य शुल्क के दस गुने से अनधिक दरों पर दंड प्रभारित कर सकता है।

**केवल लाइसेंसदाता के परिसर के दक्षिणी तरफ से पेट्रोलियम संस्थापना के समीपस्थ भूखंडों पर ही लागू।

बशर्ते सदैव कि और एतद्वारा परस्पर रूप से निम्नानुसार सहमति दी जाती है :-

(क) अगर लाइसेंसधारक चाहे औपचारिक रूप से मांग की जाए या नहीं यहां पहले उल्लिखित दिनों को अग्रिम रूप से उक्त मासिक लाइसेंस शुल्क का पूरा अथवा कोई भाग अदा करने में चूक करेगा अथवा दीवालियां हो जाएंगा या पुनिर्माण के प्रयोजन के अतिरिक्त स्वेच्छापूर्वक अथवा अनिवार्यतः परिसमाप्ति में चला जाएंगा या अपने ऋणदाताओं के साथ कोई व्यवस्था करेगा या उक्त परिसर अथवा उसके किसी भाग को सौंपेंगा, शिकमी पर देगा, स्थानांतरित करेगा या उसका कब्जा छोड़ेंगा अथवा उक्त परिसर में किसी आपत्तिजनक या खतरनाक सामग्री को रखे जाने की अनुमति देगा अथवा यहां इसमें विहित किसी अन्य शर्तों का निष्पादन अथवा पालन करने में अवहेलना करेगा, तब ऐसी किसी भी दशाओं में इसके बाद किसी भी समय लाइसेंसदाता द्वारा उक्त परिसर या उसके किसी भाग में पूर्णतः अपने नाम से पुनः प्रवेश करना और दुबारा कब्जा करना कानूनी होगा और उस पर यह लाइसेंस लाइसेंसधारक के यहां विहित प्रसंविदा के किसी उल्लंघन के संबंध में लाइसेंसदाता की कार्रवाई के किसी अधिकार को हानि पहुंचाए दिना पूर्णतः समाप्त हो जाएगा।

(ख) अगर कोई लाइसेंस शुल्क देय है और लाइसेंसदाता के ऐसे पुनः प्रवेश के समय लाइसेंसधारक मांग पर उसका भुगतान करने में विफल होगा तो लाइसेंसदाता के लिए उक्त परिसर में शेष बची लाइसेंसधारक की किसी सामग्री अथवा उन किसी राशि, जिसे लाइसेंसधारक द्वारा लाइसेंसदाता के पास जमा किया गया है, को आरेध करना लाइसेंसदाता के लिए कानूनी होगा।

(ঃ) लाइसेंसधारक द्वारा सीएचपीटी की संपत्ति पर अतिक्रमण करने और/अथवा सीएचपीटी के रेल मार्ग, संरक्षित, उपस्कर्तों आदि पर यातायात के आवागमन में द्वाया पहुंचाते हुए कारों का ढेर लगाने के मामले में लाइसेंसदाता सीएचपीटी की संपत्तियों को हुई क्षति की लागत के अतिरिक्त अतिक्रमित क्षेत्र के लिए अतिक्रमण की तारीख से सीएचपीटी के दरों के मान में निर्धारित लाइसेंस शुल्क के दस गुने से अनधिक दर पर दंडात्मक लाइसेंस शुल्क प्रभारित करने का हकदार होगा। अगर लाइसेंसधारक ऐसा करने का

सुझाव दिए जाने के बाबजूद अतिक्रमित क्षेत्र से कार्गो हटाने में विफल रहता है तो कार्गो लाइसेंसधारक के जोखिम और लागत पर लाइसेंसदाता द्वारा अन्यत्र हटाया जाएगा और इस प्रकार हटाए गए कार्गो द्वारा कब्जा किए गए स्थान पर सामान्य दर के दस गुने से अनधिक दर पर दंडात्मक लाइसेंस शुल्क लगाया जाएगा।

3. और आगे वह सहमति दी जाती है कि लाइसेंसदाता को इस करार द्वारा उक्त परिसर का कब्जा छोड़ा हुआ नहीं माना जाएगा, ताकि उसे लाइसेंस में कुछ विहित होते हुए भी तत्पश्चात यथासंशोधित अथवा अन्यथा उसके प्रासंगिक महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 के अधीन लगाए जाने योग्य प्रभारों के लिए वहां रखी और लाइसेंसदाता के परिसर के भीतर व्यय की गई सभी सामग्रियों पर किसी पुनर्ग्रहणाधिकार से वंचित नहीं किया जाए और ऐसे प्रयोजन के लिए इस लाइसेंस के जारी रहने के दौरान हर समय उनके लिए उक्त परिसर में मुक्त पहुंच रखना कानूनी होगा और लाइसेंसदाता उक्त परिसर से ऐसी किसी सामग्रियों को ऐसा पुनर्ग्रहणाधिकार प्राप्ती करने के प्रयोजनार्थ लाइसेंसदाता के परिसर में हटाना उचित समझ सकता है।
4. लाइसेंसधारक की फर्म अथवा व्यवसाय की संरचना में कोई परिवर्तन किसी भी प्रकार से लाइसेंस की शर्तों को प्रभावित नहीं करेगा।
5. लाइसेंसदाता समय-समय पर बनाए गए नियम और विनियम लाइसेंस के प्रावधानों का भाग माने जाएंगे।

उक्त हुए क्षेत्र (भांडागार) और भांडागार के अतिरिक्त उक्त हुए क्षेत्र के संबंध में अतिरिक्त सामान्य शर्तें

1. **लाइसेंसधारक निम्नलिखित के लिए उत्तरदायी होगा :**
 - (क) उक्त मान में निर्धारित लाइसेंस शुल्क की दरों को प्रभावित करने वाले समय-समय पर सीएचपीटी के दरों के मान में संशोधनों के अनुसार संशोधित किए जा रहे उक्त लाइसेंस शुल्क के लिए।
 - (ख) यहां पूर्व आरक्षित उक्त लाइसेंस शुल्क अथवा ऊपर खंड (क) के अधीन संशोधित लाइसेंस शुल्क, जैसा भी मामला हो, का स्थान के आवंटन की तारीख से भुगतान करना और उसे अग्रिम रूप से प्रत्येक कैलेंडर माह के लिए प्रेषित किया जाएगा।
 - (ग) ऊपर निर्दिष्ट लाइसेंस शुल्क के अतिरिक्त, लाइसेंसदाता द्वारा समय-समय पर नियत किए गए प्रत्येक माह विद्युतीय संस्थापनाओं पर संस्थापन और अनुज्ञान प्रभार के साथ सीएचपीटी द्वारा समय-समय पर नियत दरों पर प्रत्येक माह खपत किए गए जल और विद्युत की लागत का भुगतान करना।
 - (घ) उक्त परिसर के दरवाजों को सीएचपीटी द्वारा निर्धारित कार्य घंटों के बाद तालाबंद और सुरक्षित रखना।
 - (ङ) सीएचपीटी अथवा उसके एजेंटों को कामगारों अथवा अन्य सहित अथवा रहित सभी उचित घंटों में उक्त परिसर में प्रवेश करने और उसकी दशा देखने तथा सभी आवश्यक मरम्मत कराने और अगर आवश्यक हो तो सामान्य शर्तों में खंड (2) और (3) के प्रावधानों को लागू करने की अनुमति देना।
 - (च) लाइसेंस के निर्धारण पर उक्त परिसर को सामग्रियों और किशाए पर देने योग्य मरम्मत में प्राप्त करना।
 - (छ) सीएचपीटी में पूर्व अनुमति लिए बिना परिसर का निजी धिरे क्षेत्र के रूप में प्रयोग नहीं करना और निजी धिरे क्षेत्र के रूप में परिसर का प्रयोग किए जाने की दशा में लाइसेंसधारक द्वारा समय-समय पर जैसा नियत किया जाए लाइसेंस शुल्क की उच्चतर दर देय होगी।
2. सीएचपीटी यह सहमति देता है कि एतद्वारा आरक्षित लाइसेंस शुल्क अदा करने और उनकी ओर से यहां विहित प्रसंविदाओं और शर्तों का पालन और निष्पादन करने वाला लाइसेंसधारक सीएचपीटी द्वारा किसी हस्तक्षेप के बिना उक्त अवधि के दौरान परिसर का शांतिपूर्ण रूप से लाभ लेगा।
- बशर्ते कि लाइसेंस की अवधि के दौरान सीएचपीटी अथवा अन्य ऐसा अधिकारी, जिसे उसके द्वारा शक्तियां प्रत्यायोजित की जाएं, लिखित मांग पर अपने प्रयोग अथवा अत्यावश्यक मरम्मतों के लिए अस्थायी रूप से परिसर अथवा उसके भाग को अधिग्रहित कर सकता है, जिस मामले में लाइसेंसधारक, लाइसेंसदाता द्वारा ऐसे कर्जे की अवधि के लिए लाइसेंस शुल्क के समानुपातिक छूट के लिए हकदार होगा।
3. लाइसेंसधारक उक्त भांडागार में इस प्रकार सामग्रियों रखने के लिए उत्तरदायी होगा कि उक्त भांडागार की दीवारों पर पृष्ठीय दबाव नहीं पड़े और इस शर्त के अनुपालन के कारण दीवार फटने अथवा गिरने की दशा में उससे किसी व्यक्ति अथवा संपत्ति को हुई किसी क्षति के लिए वह एकमात्र उत्तरदायी होगा।

इक वर्ष और अधिक, परंतु 3 वर्षों से कम की अवधि के लिए सीएचपीटी द्वारा स्थान लाइसेंस दिए जाने के लिए शर्तें।

1. लाइसेंसधारक निम्नलिखित के लिए उत्तरदायी होगा :-

(क) महाप्रतन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर यथानुमोदित वर्धित लाइसेंस शुल्क अदा करना और ऐसा वर्धित लाइसेंस शुल्क महाप्रतन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिसूचना की तारीख से प्रभावी होगा।

(ख) लाइसेंसदाता के ऐसे अधिकारी अथवा कर्मचारी, जिन्हें उसकी ओर से प्रतिनियुक्त किया जाएगा, को उक्त अवधि के दौरान उचित समय पर उक्त परिसर अथवा उसके किसी भाग और उसपर किसी भवन, निर्माण कार्य या सुविधाओं, चाहे वे पूर्ण हो या नहीं, संरचना के क्रम में भर्मत और उसकी दशा देखने और जांच करने के प्रयोजनार्थ प्रवेश करने की अनुमति देना और ऐसे अधिकारी अथवा कर्मचारी के संदर्भ के लिए अनुमोदित खाइंग और लाइसेंसदाता से अनुमोदन के पत्र तत्काल उपलब्ध कराना। इसके अतिरिक्त, लाइसेंसधारक को उक्त परिसर के किसी भाग अथवा भागों, भवन, निर्माण कार्य अथवा सुविधाओं, चाहे वे पूर्ण हो या संरचना के क्रम में हों, को गिराने, पुनः निर्मित करने, भर्मत करने अथवा प्रतिस्थापित करने के लिए लाइसेंसदाता द्वारा लिखित नोटिस देते हुए उसे उक्त परिसर में छोड़ देने पर और कि ऐसा नोटिस यथा उपरोक्त दिए जाने के बाद एक कैलेंडर माह के लिए ऐसे नोटिस के पालन में चूक करने के मामले में लाइसेंसदाता के क्रम में, उसमें अथवा उसके किसी भाग अथवा भागों में प्रवेश करना और ऐसे नोटिस में जैसा निर्दिष्ट किया गया है, ऐसे भाग अथवा भागों को गिराना, पुनर्निर्मित करना, भर्मत करना अथवा प्रतिस्थापित करना और तत्काल ऐसे गिराने के कार्य, पुनः निर्माण, भर्मत करने अथवा प्रतिस्थापन में व्यय की गई राशि निर्णीत हुजाने के रूप में लाइसेंसधारक से तत्काल वसूल करना कानूनी होगा, बशर्ते कि सदैव लाइसेंसदाता यथा उपरोक्त ऐसे गिराने, पुनर्निर्मित करने, भर्मत करने अथवा प्रतिस्थापित करने के क्रम में लाइसेंसधारक की संपत्ति की हुई किसी क्षति के लिए उत्तरदायी नहीं होगा।

(ग) सीएचपीटी से पूर्व अनुमति के बिना परिसर का प्रयोग निजी घिरे हुए क्षेत्र के रूप में नहीं करना और निजी घिरे हुए क्षेत्र के रूप में परिसर का प्रयोग किए जाने की दशा में समय-समय पर जैसा नियत किया जाए लाइसेंसधारक द्वारा लाइसेंस शुल्क की उच्चतर दर देय होगी।

(घ) सीएचपीटी अथवा ऐसे किसी अधिकारी, जिसे उसके द्वारा शक्तियां प्रत्योजित की जाए, द्वारा जैसा निर्दिष्ट किया जाए पड़ोस के पेट्रोलियम संरक्षण के उत्तर में ऐसे स्थान को हर समय लकड़ियों अथवा अन्य जलनशील पदार्थ से मुक्त रखना।

(ङ) लाइसेंस के समाप्त अथवा शीघ्रतर निर्धारण पर उक्त परिसर को सही दशा और क्रम और उसी अथवा पर्याप्त रूप से उसी अवस्था, जिसमें वह आवंटन के तत्काल पूर्व था, में लाइसेंसदाता को प्राप्त कराना और सुपुर्द करना।

(च) लाइसेंस शुल्क प्रतिवर्ष 2% की दर पर बढ़ेगा।

(छ) एक वर्ष से कम, परंतु 3 वर्ष से कम का लाइसेंस दो वर्ष और ग्यारह महीने से अधिक के लिए नवीकृत नहीं किया जा सकता है। अगर लाइसेंसधारक दो वर्ष और ग्यारह महीने के बाद नवीकृत कराना चाहता है तो दीर्घावधिक पटटे के लिए लागू शर्त स्वतः लागू होंगी, जैसे लाइसेंसधारक एक वर्ष के पट्टा किराया के बराबर प्रीमियम अदा करेगा और यापसी योग्य जमानत राशि आदि के रूप में एक वर्ष के पट्टा किराए के बराबर राशि जमा करेगा।

2. लाइसेंसदाता निम्नलिखित के लिए उत्तरदायी होगा :

(क) उक्त परिसर अथवा उसके किसी भाग में कोई भवन, निर्माण कार्य अथवा सुविधाएं संरचित करने अथवा कराने, जिसे लाइसेंसधारक सामग्री के भेड़ारण के प्रयोजनार्थ अथवा अन्यथा परिसर पर लाइसेंसधारक पहले लाइसेंसदाता के ऐसे अधिकारी, जिसे उक्त भवन, निर्माण कार्य और सुविधाओं की योजनाओं और पूर्ण विनिर्दिष्टियों के प्रयोजनार्थ निर्दिष्ट किया जाए, की लिखित में स्वीकृति प्राप्त करके आवश्यक समझे, बशर्ते कि लाइसेंसधारक उक्त भवन, निर्माण कार्य अथवा सुविधाओं की संरचना के क्रम में यथा उपरोक्त उक्त अधिकारी द्वारा लिखित में स्वीकृत उक्त योजनाओं और विनिर्दिष्टियों से विपरित नहीं होगा और लाइसेंसधारक अवधि के दौरान ऐसे भवनों, निर्माण कार्यों अथवा सुविधाओं को सही ढंग से अच्छी भर्मत तथा दशा में रखेगा।

(ख) एतद्वारा आरक्षित लाइसेंस शुल्क अदा करने वाला और यहां इसमें विहित प्रसंविद्याओं और कशरों को अपनी ओर से पालन और निष्पादन करने वाला लाइसेंसधारक यहां इसमें निर्दिष्ट उक्त अवधि के दौरान लाइसेंसदाता द्वारा किसी हस्तक्षेप के बिना शांतिपूर्ण ढंग से उक्त परिसर को धारित कर और लाभ उठा सकता है; बशर्ते कि लाइसेंस की अवधि के दौरान सीएचपीटी अथवा अन्य ऐसा कोई अधिकारी, जिसे उसके द्वारा शक्तियां प्रत्यायोजित की जाए, लिखित रौप्य पर परिसर अथवा उसके किसी भाग को

उसके प्रयोग अथवा अत्याधिक भरमत के लिए अस्थायी रूप से अधिग्रहित कर सकता है, जिस मामले में लाइसेंसधारक, लाइसेंसदाता द्वारा ऐसे कब्जे की अवधि के लिए लाइसेंसहस्रक के समानुपातिक छूट का हकदार होगा।

3. वशर्त संदेश और यह परस्पर रूप से निर्मानुसार जाह्नवी ही जाती है :-

- (क) दोनों पार्टी एक-दूसरे को लिखित में तीन कैलेंडर महीने का नोटिस देकर किसी भी समय लाइसेंस को समाप्त करने के लिए स्वतंत्र हैं।
- (ख) लाइसेंसदाता द्वारा खंड 3(ग) के अधीन लाइसेंस को समाप्त करने के लिए लाइसेंसधारक को नोटिस देने की दशा में लाइसेंसदाता किसी भी प्रकार की प्रतिपूर्ति अदा करने के लिए शाय्य नहीं होगा।
- (ग) लाइसेंसधारक लाइसेंस के छालू रहने के दौरान किसी भी समय लिखित में लाइसेंसदाता से अनुमति को छोड़कर उसे आवृद्धि भूमि पर कोई निर्माण नहीं करेगा।
- (घ) अगर लाइसेंसधारक, लाइसेंसदाता की लिखित अनुमति के बिना निर्माण करता है तो इस प्रकार किया गया निर्माण लाइसेंसदाता की संपत्ति हो जाएगी और लाइसेंसधारक उसके लिए किसी प्रतिपूर्ति का हकदार नहीं है।
- (ङ) अगर लाइसेंसदाता को लाइसेंसधारक द्वारा लाइसेंसदाता की अनुमति के बिना किए गए निर्माण की आवश्यकता नहीं होती है, तो लाइसेंसधारक अपनी लागत पर निर्माण को हटाएगा और संपत्ति को लाइसेंस के छालू रहने के दौरान उचित समय के भीतर उसी दशा में बहाल करेगा, जैसा उसे कब्जे के समय दिया गया था और जिसमें विफल रहने पर लाइसेंसदाता को लाइसेंसधारक की लागत और व्यय पर निर्माण को हटाने का अधिकार होगा।
- (च) अगर लाइसेंसधारक, लाइसेंसदाता की लिखित अनुमति से निर्माण करता है तो लाइसेंसदाता को इस प्रकार किए गए निर्माण को कब्जे में लेने का विकल्प होगा और अगर लाइसेंसदाता को निर्माण की आवश्यकता है तो लाइसेंसदाता लाइसेंस की समाप्ति पर परस्पर रूप से सहमत्य राशि से लाइसेंसधारक को प्रतिपूर्ति अदा करेगा।
- (छ) अगर लाइसेंसदाता को लाइसेंसदाता की अनुमति से किए गए निर्माण की आवश्यकता नहीं होती अथवा अगर लाइसेंसदाता और लाइसेंसधारक अदा की जाने वाली प्रतिपूर्ति की मात्रा का निपटान करने में विफल रहते हैं तो लाइसेंसदाता, लाइसेंसधारक से इस प्रकार किए गए निर्माण को अपनी लागत पर हटाने और संपत्ति को उचित समय के भीतर उसी दशा, जिसमें लाइसेंसधारक को कब्जा दिया गया था, में बहाल करने के लिए कहने का हकदार है, जिसमें विफल रहने पर लाइसेंसदाता को निर्माण को लाइसेंसधारक की लागत और व्यय पर हटाने का अधिकार होगा।

दीर्घावधिक पट्टे के लिए सामान्य शर्तें :

- (क) पट्टा स्वतः नवीकरणनीय नहीं होगा।
- (ख) पट्टा किराए पर प्रतिवर्ष 2% की दर पर वृद्धि होगी।
- (ग) पत्तन न्यास को प्रत्येक पांच वर्ष में पट्टा किराया का आधार पुनः नियत करने का विकल्प होगा।
- (घ) पट्टाधारक पत्तन को एक वर्ष के पट्टा किराए के समतुल्य प्रीमियम अदा करेगा।
- (ङ) पट्टाधारक पत्तन के पास वापसी योग्य जमानत राशि के रूप में एक वर्ष के पट्टा किराया के समतुल्य राशि जमा करेगा, जिसे पट्टा अवधि के अंत तक रखा जाएगा अथवा वह तीन वर्ष के पट्टा किराए के समतुल्य राशि के लिए एक अप्रत्यादेय बैंक गारंटी, जो पट्टा अवधि के लिए वैध रहेगा, प्रदान करेगा।
- (च) पट्टाधारक उन सुविधाओं, जिनके लिए भूमि/तटीय भाग पट्टे पर दिया गया है, के न्यासी बोर्ड द्वारा निर्दिष्ट समय के भीतर सूचित करेगा। अगर पट्टाधारक ऐसा करने में विफल रहता है तो पट्टा समाप्त के योग्य होगा।
- (छ) पट्टाधारक पर्यावरणीय स्वीकृति सहित कानून द्वारा जैसी अपेक्षा की जाए, सभी सांविधिक स्वीकृतियां प्राप्त करेगा।
- (ज) पट्टे पर दी गई संपत्ति अगर राष्ट्रीय हित में सरकार द्वारा अगर अपेक्षित हो, पट्टा अवधि की समाप्ति के पूर्व पत्तन द्वारा स्वयं अपने प्रयोग के लिए सरकार द्वारा अनुमोदित किए जाने वाले सूक्षीकरण के अनुसार प्रतिपूर्ति के भुगतान पर छः महीने के नोटिस

पर वापस ली जा सकती है। अगर पट्टे की शर्तों का पालन नहीं करने के लिए पट्टा रद्द किया जाता है तो पत्तन द्वारा कोई प्रतिपूर्ति देय नहीं होगी।

(ङ) पट्टे का नवीकरण करने से अस्वीकार करने की दशा में पत्तन द्वारा कोई प्रतिपूर्ति देय नहीं होगी।

(ञ) जब भी भूमि/तटीय भाग पत्तन संबद्ध कार्यकलाप (कार्यकलापों)/उद्योग (उद्योगों) के लिए भूमि प्रयोग योजना के अनुसार दिया जा रहा हो, तब न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात, बर्थ किराए की मात्रा दर्शाते हुए न्यूनतम गारंटीशुदा कार्यनिष्ठादान करार में प्रदान किया जाएगा। न्यूनतम गारंटीशुदा कार्यनिष्ठादान प्राप्त करने की समय-सीमा सुविधा के चालू होने की तारीख से तीन वर्ष की होगी। अगर पट्टाधारक न्यूनतम गारंटीशुदा कार्यनिष्ठादान प्राप्त करने में विफल रहता है तो वह न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात/वर्ष किराया के लिए घाटशुल्क/बर्थ किराया प्रभार आदि का भुगतान करने का उत्तरदायी होगा।

अगर पट्टाधारक न्यूनतम गारंटीशुदा कार्यनिष्ठादान में सुधार करता है तो वह वास्तविक के अनुसार प्रभार अदा करने का उत्तरदायी होगा।

(ट) अगर किसी विशेष पण्यवस्तु के आयात/निर्यात से संबंधित सरकार की नीति में परिवर्तन जैसे कुछ सही कारण हैं, जिसके परिणामस्वरूप किसी वर्ष में अपेक्षित शूपुट प्राप्त नहीं किया जा सकता है तो सरकार के अनुमोदन से उपयुक्त छूट दी जा सकती है।

(ठ) पट्टा समाप्त करने योग्य होगा, अगर पट्टाधारक न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात/बर्थ किराया के लिए घाटशुल्क/बर्थ किराया प्रभार अदा करने में विफल रहता है अथवा किसी सही कारण के बिना लागतार तीन वर्षों के लिए न्यूनतम गारंटीशुदा कार्यनिष्ठादान प्राप्त करने में विफल रहता है।

(ड) **500 मीटर के भीतर भूमि का आबंटन :**

तटीय भाग के 500 मीटर के भीतर भूमि के आबंटन पर केवल उन कार्यकलापों, जैसा पर्यावरण और वन मंत्रालय, भारत सरकार अथवा किसी सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमेय घोषित किया जाए, के लिए विचार किया जाएगा।

(द) पट्टे पर दिया गया परिसर पट्टा करार की शर्तों के उल्लंघन को छोड़कर पट्टाधारक से सामान्य क्रम में वापस नहीं लिया जा सकता।

(ए) सरकारी विभागों/संगठनों को भूमि केवल निर्धारित दरों पर और सड़कों, बस-टर्मिनल-सह-डिपो, रकूल (वाणिज्यिक आधार पर नहीं चलने वाला) के निर्माण के लिए स्थानीय निकायों/विकास प्राधिकरणों को भूमि का आबंटन अनुसूचित दर का केवल 25% प्रभारित करके आबंटित किया जा सकता है।

(फ) भूमि/तटीय भाग वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए सरकारी क्षेत्र के उपक्रम को मामला-दस्मामला आधार पर जांच करने के बाद विद्यमान बाजार दरों पर पट्टे पर दी जाती है।

(ग) जहां भी भूमि को किसी वाणिज्यिक कार्यकलाप, जो सरकारी और निजी क्षेत्र दोनों के लिए मुक्त है, के लिए आबंटित किया जाना है, वहां सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों से प्रतिस्पर्धी बोली देने की प्रक्रिया में भाग लेने की भी अपेक्षा हो सकती है। परंतु, जहां भी कार्यकलाप कच्चे तेल और कतिपय पेट्रोलियम उत्पादों के आयात जैसे सरकारी क्षेत्र तक प्रतिबंधित है, तो पत्तन न्यास को केवल या तो सरकारी तेल कंपनियों के बीच प्रतिस्पर्धी बोली मांगकर प्रत्यावर पर विचार करना चाहिए अथवा भूमि को पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय/ओसीसी के सुझाव पर पट्टे पर देना चाहिए।

(द) पट्टा संपत्ति पट्टाधारक द्वारा या तो उप-पट्टे, किराए अथवा किसी साधनों द्वारा किसी तीसरी पार्टी को हस्तांतरित नहीं की जाएगी।

प्रीमियम अपफ्रंट पर आबंटित दीर्घवधिक पट्टे के लिए शर्तें

(क) पत्तन न्यास निविदा के आधार पर अपफ्रंट भूमि प्रीमियम प्रभारित करेगा। आबद्ध सुविधाओं के मामले में प्रीमियम समीपस्थ में निविदा के माध्यम से प्राप्त अथवा पत्तन द्वारा अधिसूचित भूमि के वाणिज्यिक मूल्य से कम नहीं होगा।

(ख) पट्टा किराया प्रत्येक 5 वर्षों के बाद लाइसेंस शुल्क में 30% वृद्धि के साथ 1 रुपए प्रति वर्गमीटर/वर्ष का सांकेतिक मूल्य होगा।

(ग) पट्टा करार में पट्टे के नवीकरण के लिए कोई खंड सम्मिलित नहीं होगा।

- (घ) पत्तन पट्टा करार को लागू करने के पूर्व सांविधिक स्वीकृतियां प्राप्त करेगा।
- (ङ) पत्तन न्यूनतम श्रूपट गारंटीयों पर बल नहीं देगा।
- (च) पाइपलाइन आदि जैसे साझा प्रयोक्ता सुविधाएं पत्तन व्यास द्वारा प्रदान की जाएंगी।

मान-2 मार्ग अनुमति करार के अधीन सीएचपीटी के परिसर से होकर गुजरने वाली पाइपलाइनों के लिए लाइसेंस शुल्क

मद सं०	इस मान के प्रयोजनार्थ दरोंकरण	देय प्रभार
1	20.32 सेंटीमीटर (8 इंच) व्यास तक की पाइलाइन	प्रति कैलेंडर वर्ष अथवा उसके भाग के लिए प्रति चलन मीटर अथवा उसके भाग के लिए 40/-रुपए
2	20.32 सेंटीमीटर (8 इंच)से अधिक व्यास की पाइलाइन	प्रति कैलेंडर वर्ष अथवा उसके भाग के लिए प्रति चलन मीटर अथवा उसके भाग के लिए 80/-रुपए

टिप्पणी : घरेलू जलापूर्ति जैसे गैस-वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए प्रयुक्त पाइपलाइनों के लिए दर उपरोक्त दरों का 50 प्रतिशत होगी।

टिप्पणियां :

- (1) पाइपलाइन सीएचपीटी द्वारा यथानुमोदित संरेखण में ही बिछाई जाएंगी।
- (2) पाइप ऐसे आकार और सामग्री की होंगी और भूतल के नीचे ऐसी गहराई और ऐसे तरीके से बिछाई जाएंगी जैसा सीएचपीटी द्वारा समय-समय पर निर्धारित किया जाएगा।
- (3) सीएचपीटी के किसी रेल मार्ग, सड़कों अथवा अन्य संपत्तियों को क्षति नहीं पहुंचाई जाएंगी। अगर कोई क्षति होती है तो उसे लाइसेंसधारक द्वारा सीएचपीटी की संतुष्टि तक अपनी लागत पर सुधारा जाएगा।
- (4) पाइपलाइन बिछाने का कार्य पूरा होने पर भूतल को उसकी मूल दशा में बहाल किया जाएगा।
- (5) लाइसेंसधारक को सीएचपीटी की पूर्व अनुमति से समय-समय पर सीएचपीटी की उक्त भूमि में प्रवेश करने और उक्त पाइपलाइन की मरम्मत के प्रयोजनार्थ खोलने की स्वतंत्रता होगी, व्यापक किसी रेल मार्ग, सड़क अथवा सीएचपीटी की संपत्ति को क्षति नहीं पहुंचने की अपेक्षा का अवसर हो सकता है और जब भी खोला जाए भूतल को उस क्षेत्र में यातायात को बाधा पहुंचाए बिना बहाल किया जाएगा।
- (6) अगर सीएचपीटी के रेल मार्गों अथवा अन्य क्षेत्रों के नीचे बिछाई गई पाइपलाइन के विषय का कोई निरीक्षण अथवा मरम्मत कार्य उत्पन्न होता है तो खुदाई और भरण में शामिल कार्य सीएचपीटी द्वारा लाइसेंसधारक की लागत और व्यय पर किया जाएगा।
- (7) लाइसेंसधारक बाढ़बंदी करके उनके द्वारा की गई खुदाई के संबंध में पर्याप्त सावधानी भी रखेगा और इसके अतिरिक्त, उनके द्वारा की गई खुदाई में उचित रूप से प्रकाश व्यवस्था और सीएचपीटी की संतुष्टि पर सत्रि में खतरे की प्रकाश व्यवस्था (लाल प्रकाश) प्रदान करेगा। सीएचपीटी का इस संबंध में किसी भी घटना में कोई उत्तरदायित्व नहीं होगा।
- (8) मार्ग अनुमति करार दोनों पार्टी द्वारा एक-दूसरे को लिखित में तीन कैलेंडर माह का नोटिस देकर समाप्त किया जाएगा। सीएचपीटी कोई भी कारण बताए और प्रतिपूर्ति का भुगतान किए बिना करार समाप्त करने का अधिकार सुरक्षित रखता है। लाइसेंसधारक द्वारा समय-समय पर यथासंशोधित दरों के मान के अनुसार लाइसेंस शुल्क देय होगा।
- (9) अगर कोई केबल गुजर रहा हो तो केबल जहां भी यह रेलवे मार्ग अथवा सड़कों से गुजरता है, न्यूनतम 76.2 सेंटीमीटर (2'6) की गहराई के मिट्टी के भराव में बिछाया जाएगा।

मान 3- तौल प्रभार

मद सं0	सेवाएं	देय प्रभार
1	जब रेल द्वारा बंदरगाह से बाहर जाता है, सूचित दैगन तौल सेतु पर छोड़कर, सभी मामलों में सीएचपीटी के तौल सेतु पर कोयले, कोक, अयस्क, स्क्रैप लोहा और खनिजों को तौलना	प्रति टन अथवा उसके के लिए भाग के लिए 1.70 रुपए
2	गांठ, खालों आदि तौलना (प्रहस्तन प्रभार सहित)	प्रति गांठ 10.90 रुपए
3	सीएचपीटी के तौल सेतु अथवा पैमाने पर अन्य सभी कार्गों तौलना	प्रति टन अथवा टन के भाग के लिए 2.80 रुपए

टिप्पणियां :

- (1) मद (1) और (2) के अधीन ऊपर मान के अनुसार लगाया जाने वाला तौल प्रभार अगले उच्चतम टन तक पूर्णांकित तौलने के प्रत्येक प्रयोग के अधीन सीएचपीटी के तौल किए हेतु अथवा तौल पैमाने पर सीएचपीटी द्वारा तौल गए कार्गों के कुल तौल पर होगा।
- (2) उस पार्टी, जिसकी ओर से धड़ा वजन दर्ज किया था या था, द्वारा प्रति लॉरी 11.80 रुपए का शुल्क देय होगा।

मान 4-यात्री कर

मद सं0	इस मान के प्रयोजनार्थ वर्गीकरण	देय प्रभार
1	इस पत्तन से और किसी विदेशी पत्तन में उत्तरने और छढ़ने वाले सभी यात्री	उत्तरने अथवा छढ़ने के लिए स्टीमरों द्वारा देय प्रति व्यक्ति 19.50 रुपए
2	इस पत्तन से और किसी भारतीय पत्तन में उत्तरने और छढ़ने वाले सभी यात्री	उत्तरने अथवा छढ़ने के लिए स्टीमरों द्वारा देय प्रति व्यक्ति 1.30 रुपए

टिप्पणियां :

- (1) यह कर इस पत्तन पर छढ़ने और उत्तरने वाले सभी डेक तथा सैलून यात्रियों पर लगाया जाएगा। पोत का एजेंट ऐसे यात्रियों से कर संग्रहित करेगा और श्रेणी-दार उत्तरे और चढ़े यात्रियों की संख्या दर्शाते हुए एक विवरण के साथ सीएचपीटी की संग्रहित राशि प्रेषित करेगा। यह विवरण प्रत्येक समुद्री यात्रा के लिए अलग-अलग होगा। इस सेवा के लिए पोत के एजेंटों को उनके द्वारा किए गए कुल संग्रहण के 5% का कमीशन रखने की अनुमति दी जाएगी।
- (2) इस पत्तन पर उत्तरने वाले और/अथवा छढ़ने वाले ड्यूटी पर चल असैनिक कर्मचारियों से भिन्न रक्षा कार्मिकों को “यात्री कर” से छूट प्राप्त है।

मान 5- लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्क

(क) जहाजी कुली कार्य के लिए लाइसेंस

मद सं0	लाइसेंस	देय प्रभार
1	नए लाइसेंस	प्रति दो कैलेंडर वर्ष 4,500/-रुपए। 1 जनवरी के बाद जारी लाइसेंस अगले कैलेंडर वर्ष के अंत तक वैध रहेगा।
2	लाइसेंस की अवधि के भीतर और दो कैलेंडर वर्षों की अवधि के लिए नवीकरण	प्रति लाइसेंस 4,500/-रुपए
3	उसकी समाप्ति के पूर्व एक महीने पहले नहीं दिया गया नवीकरण का आवेदन	प्रति लाइसेंस 50/-रुपए (नवीकरण शुल्क के अतिरिक्त)
4	मूल के गुम होने अथवा विकृत होने पर लाइसेंस की दूसरी प्रति जारी करने के लिए	प्रति लाइसेंस 100/-रुपए

(त) अभिक लाइसेंस

मद सं०	लाइसेंस	देव प्रभार
1	नया लाइसेंस	प्रत्येक वर्ष के 1 जनवरी से एक वर्ष के लिए 100/- रुपए। 1 जनवरी के बाद जारी लाइसेंस उस वैलेंडर वर्ष के अंत तक वैध रहेगा।
2	लाइसेंस की अवधि के भीतर एक कैलेंडर वर्ष की और अवधि के लिए नवीकरण	प्रति लाइसेंस 500/- रुपए
3	उसकी समाप्ति के पूर्व एक महीने पहले नहीं दिया गया नवीकरण का आवेदन	प्रति लाइसेंस 50/- रुपए (नवीकरण शुल्क के अतिरिक्त)
4	मूल के गुम होने अथवा विकृत होने पर लाइसेंस की दूसरी प्रति जारी करने के लिए	प्रति लाइसेंस 100/- रुपए

टिप्पणी : उपरोक्त दरें कठिपय कार्गो के प्राहस्तन के लिए तथा कटाई और रंगाई कार्य के लिए श्रमिकों के नियोजन हेतु लागू होंगी।

मान ८- फ्लॉटिंग क्राफ्ट, उपकरणों आदि के लिए प्रभार

सीएचपीटी के फ्लॉटिंग क्राफ्ट को पत्तन की सीमाओं से बाहर और अन्य उपकरणों को बाहरी जनता के लिए, जब भी उन्हें अपने उचित कार्यों से नुक्त करके दिया जा सके, किराए पर देने के लिए प्रभार

श्रेणी-I

क्रम सं० और विवरण	किराए की दर(रुपए)	किशार की अवधि	न्यूनतम (रुपए)	टिप्पणी
1. 6.00 बजे प्रातः से 6.00 बजे सायं के बीच उपस्कर्तों के साथ गोताखोरों की सेवाएं। (क) वर्दी में अधिकतम 4 घंटे तक				
(i) सप्ताह के दिनों में	1146/=	प्रति घंटा अथवा उसका अंश	2,254/=	जब गोता लगाने वाली नाव को किसी एक लांच द्वारा खींचा जाता है, तो खिचाई प्रभार अलग से लगाया जाएगा।
(ii) रविवार और सीएचपीटी छुट्टियों	1702/=	-तदेव-	3,364/=	-तदेव-
(ख) वर्दी में 4 घंटे से अधिक कोई अवधि				
(i) सप्ताह के दिनों में	1702/=	प्रति घंटा अथवा उसका अंश	--	-तदेव-
(ii) रविवार तथा सीएचपीटी छुट्टियों	2532/=	-तदेव-		-तदेव-
गोता लगाने वाले और विनाशक उपस्कर, जिनमें शामिल हैं - (क) एयर पम्प (ख) हेलमेट (ग) लाइफलाइन (घ) कोसलेट (ड) लीडवेट (च) एयर पाइप और (छ) बूट	320/=	प्रति 24 घंटे की अवधि अथवा उसका अंश		
3. सीएचपीटी के भूमिक में जनता				

के लिए बेकार वस्तुओं को नष्ट करने की प्रभार दर				
(क) 250 घन डेसीमीटर तक या उससे कम नाप की वस्तुएं	54/=	प्रति पैकेज	54/=	पार्टी को वस्तुओं को भस्मक स्थल तक भुँचाना है।
(ख) 250 घन डेसीमीटर से अधिक नाप की वस्तुएं	106/=	प्रति पैकेज	106/=	सीएचपीटी भस्मक का उपयोग करके नष्ट करने के मामले में इस अध्याय के मान-13 के अंतर्गत देय प्रभार के अलावा इस मद के अंतर्गत प्रभार देय हैं।
4. जहाजों में रोशनी करने अथवा जहाज में मरम्मत के लिए 110 वोल्ट अथवा 55 वोल्ट की एसी आपूर्ति	98/=	प्रति 24 घंटे की अवधि अथवा उसका अंश	98/=	इन प्रभारों में रोशनी करने की दरों पर विद्युत ऊर्जा की लागत शामिल नहीं है, जोकि अतिरिक्त होगी।
5. सीएचपीटी एसी आपूर्ति प्रणाली से विजली विद्युत का कनेक्शन	98/=	प्रति 24 घंटे की अवधि अथवा उसका अंश	98/=	इन प्रभारों में उपयोग की गई विद्युत ऊर्जा लागत शामिल नहीं है, जोकि अतिरिक्त होगी।
6. 45 बीपी क्षमता तक के टग्स (नौकाओं तथा लाइटरों को खींचने और पोतों को ठहराने और हटाने से भिन्न सेवाओं के लिए)	तटीय पोत के लिए 15956.80 रुपए, विदेश जाने वाले पोत के लिए 804.15 अमरीकी डॉलर	प्रति घंटा प्रति टग अथवा उसका अंश	तटीय पोत के लिए 7978.27 रुपए विदेश जाने वाले पोत के लिए 302.07 अमरीकी डॉलर	न्यूनतम प्रभार 30 मिनट और कम के लिए है। इस अवधि से अधिक किराया प्रभार 1 घंटे अथवा उसके अंश के लिए निर्धारित दर पर लगाया जाएगा।
7. तेल प्रदूषण पोत	तटीय पोत के लिए 11817.78 रुपए, विदेश जाने वाले पोत के लिए 447.44 अमरीकी डॉलर	प्रति घंटा अथवा उसका अंश	तटीय पोत के लिए 5908.89 रुपए विदेश जाने वाले पोत के लिए 223.72 अमरीकी डॉलर	न्यूनतम प्रभार 30 मिनट और कम के लिए है। इस अवधि से अधिक किराया प्रभार 1 घंटे अथवा उसके अंश के लिए निर्धारित दर पर लगाया जाएगा। यह दर वर्ष 1995 की तुलना में ईंधन और लूबीकेंट की अनुपातिक घटबढ़ के अनुसार होगी।
8. फायर इंजिन और गियर	956/=	प्रति घंटा अथवा उसका अंश	956/=	चेन्नई पत्तन न्यास अग्निशमन सेवा से बाहर के लाए गए उपकरणों पर उपकरण के मालिक द्वारा निर्धारित दर से अदायगी की जाएगी। इस दर में फोम घटक की लागत शामिल नहीं है, जिसका प्रभार अलग से लगेगा, यदि उपयोग किया जाएगा।
9. शूट वैगन	834/= (प्रति वैगन)	प्रति शिफ्ट अथवा उसका अंश	834/=	आपूर्ति के 4 घंटे का नोटिस आवश्यक है। किशाएं पर लेने वाला व्यक्ति वैगन को चेन्नई पत्तन न्यास अथवा ऐसे प्राधिकरण को लौटाएगा, जिसे इसके द्वारा प्राधिकृत किया गया हो और उसपर वही शर्त लागू होगी जैसाकि किशाएं पर लेने के बाद आवेदन की अवधि की समाप्ति पर उसके द्वारा प्राप्त की गई हो और उसके लिए पावती प्राप्त की गई हो।

10(i) 3 टन क्षमता का पे-लोडर (शिफ्ट के आधार पर)	6354/= रुपए प्रति शिफ्ट, जिसमें प्रत्येक आवेदक द्वारा मांगी गई और आपूर्ति की गई प्रति इकाई शिफ्ट के प्रति आधे के लिए न्यूनतम 3178/= रुपए	क्रम सं0 11 के सामने टिप्पणी कालम में निर्धारित (1) से (5) शर्ते लागू होंगी।		
(ii) 3 टन क्षमता का पे-लोडर (धंटे के आधार पर)	1600/= रुपए प्रति धंटा अथवा प्रथम धंटे के अंश के लिए और प्रत्येक आवेदक द्वारा मांग किए जाने तथा रेल-मार्ग को साफ करने एवं स्टॉक का देर लगाने के विशेष प्रयोजनार्थ आपूर्ति हेतु अनुवर्ती धंटे या उसके अंश के लिए 796/= रुपए	माल के निर्यात/ आयात के मामले में पे-लोडर को पत्तन से लेना जरूरी नहीं है। परन्तु, पोत में 2 हुकों के परिचालन के लिए एक पे-लोडर की जरूरत से पत्तन को पे-लोडर प्रभार का 10% दिया जाएगा- बशर्ते कि पत्तन के पे-लोडर की मांग के न करने पर अधिकतम 2 पे-लोडर।		
11(क) 6 टन क्षमता का पे-लोडर (शिफ्ट के आधार पर)	प्रत्येक आवेदक द्वारा मांग किए जाने और आपूर्ति किए जाने पर प्रति आधी शिफ्ट प्रति इकाई के लिए न्यूनतम 5082/= रुपए के साथ 9530/= रुपए प्रति शिफ्ट	(1) एक समय में पे-लोडर को धंटे के आधार पर 2 धंटे के लिए सीमित किया जा सकता है। इसके पश्चात जैसा भी मामला हो यह आधी शिफ्ट आधार अथवा शिफ्ट आधार पर हो सकता है। (2) संयंत्र यदि उपलब्ध होंगे, तभी उनकी आपूर्ति की जाएगी। (3) संयंत्रों को इस शर्त पर किराए पर दिया जाएगा कि चेन्नई पत्तन न्यास जीवन अथवा संपत्ति के संबंध में किसी भी प्रकार के नुकसान अथवा क्षति के लिए कोई जिम्मेवारी नहीं लेगा, जोकि किसी भी समय पर संयंत्र फेल हो जाने के कारण हो सकती है। (4) इन संयंत्रों की मांग निरस्त करने के लिए लिखित में 1 धंटे का नोटिस दिया जाना चाहिए। यदि निरस्तीकरण आदेश समय पर प्राप्त नहीं होते हैं, तो आवेदन की गई पूरी अवधि तथा मांग किए गए सभी संयंत्रों के लिए प्रभार लिया जाएगा। (5) किराए पर लेने वाले व्यक्ति द्वारा किराए पर लिए गए संयंत्र आवेदन-पत्र में उल्लिखित से भिन्न प्रयोजनों के लिए प्रयोग में नहीं लाए जाएंगे।		
12. 150 टन फ्लोटिंग क्रेन	1,26,638/=	किराए पर लेने के समय से 4 धंटे की प्रति अवधि	1,26,638/=	(1) इन मदों के अंतर्गत किराए की दरें चेन्नई पत्तन न्यास के ठेकेदारों को उहें दिए गए चेन्नई पत्तन न्यास के कार्यों पर ही लागू होंगी। इन मदों के अंतर्गत इन क्रेनों के किराए के लिए लगाने वाले न्यूनतम प्रभार किराए पर लेने के समय से 4 धंटे की अवधि अथवा उसके अंश के लिए होंगे। (2) मास्टरों, मालिकों, पोतों के एजेंटों, अथवा आयातकां अथवा पोतवाणिकां को इन क्रेनों को किराए पर देने के लिए दरों के मान के अध्याय-III के मान-11 के अंतर्गत

				लगाए जाने वाले प्रभार लागू होंगे। (3) बहरहाल, चेन्नई पत्तन न्यास टेकेदारों को इस क्रेनों को किराए पर देने के लिए शर्तों हेतु जैसाकि दरों के मान के अध्याय-III के मान-11 के अंतर्गत प्रावधान किया गया है, जिसे कार्गो कार्य और टेकेदार के कार्य के लिए सामान्य रूप से लागू किए जाना है, लागू होगा, सिवाए इस तथ्य के कि चेन्नई पत्तन न्यास अथवा ऐसे किसी अन्य प्राधिकरण के लिए इसके द्वारा शक्तियों का प्रत्यायोजन किया गया हो, जो इन क्रेनों के आवंटन और किराए के लिए विनियमन हेतु प्राधिकारी होगा। (4) बहरहाल, यदि इन क्रेनों का निजी पक्षों के संयंत्रों, मशीनरी, फ्लोटिंग क्राफ्ट आदि की मरम्मत करने में चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा उपयोग किया जाता है, लगाए जाने वाले प्रभार का आवंटन धंटे के आधार पर किया जाएगा अर्थात् पहले 4 धंटों की अवधि के लिए निर्धारित की दर से वास्तविक धंटों की संख्या पर प्रति धंटा अथवा उसके अंश के लिए।
		प्रत्येक 8 धंटे के ब्लॉक या उसके अंश के लिए 4 धंटे से आगे किराए हेतु	2,53,276/=	
13. 50 टन क्रेन	10,396/=	किराए पर लेने के समय से प्रति 4 धंटे की अवधि या उसके अंश के लिए	10,396/=	
	20,790/=	प्रत्येक 8 धंटे की अवधि या उसके अंश के लिए 4 वर्ष से आगे किराए हेतु		
14. ऑयल स्टिक्स	2,714/=	प्रति 8 धंटे की अवधि अथवा उसके अंश के लिए	2,714/=	
15. ऑयल बैरियर	4,026/=	-तदैव	4,026/=	
16. "प्रेस्टिज" बहुउद्दीय पोत	8171.87/= रुपए/309.40 अमरीकी डॉलर	प्रति धंटा अथवा उसके अंश के लिए	8171.87/= रुपए/ 309.40 अमरीकी डॉलर	
17. होपर	2590/= रुपए	प्रति शिफ्ट अथवा उसके अंश के लिए	2590/= रुपए	

भेजी-II

संयंत्र और उपकरण, जोकि चेन्नई पत्तन न्यास अथवा अन्य पक्षों के पास उपलब्ध हैं, फिर भी चेन्नई पत्तन न्यास पक्षों पर जोर डालेगी कि वे पहले चेन्नई पत्तन न्यास के संयंत्र अथवा उपस्कर का उपयोग करें।

क्रम सं० और विवरण	किराए की दर (लप्त)	किराए की अवधि	न्यूनतम (लप्त)	टिप्पणी
1.(क) 10 टन वाले ट्रैक्टर्स	956/=	आधी शिफ्ट अथवा उसका अंश	956/=	(1) चेन्नई पत्तन न्यास अथवा ऐसा अन्य प्राधिकरण, जिसे इसके द्वारा शक्तियों का प्रत्यायोजन किया गया हो, को ट्रैलर्स की संक्षिप्त क्षमता दर्शाते हुए ट्रैलर्स और ट्रैक्टर के लिए मांग पत्र किराए पर लेने वाले पक्ष द्वारा हस्ताक्षरित 4 प्रतियों में निर्धारित प्रपत्र में प्रस्तुत किया जाएगा। ऐसा मांग पत्र ट्रैक्टर और ट्रैलर के अपेक्षित समय से स्पष्ट रूप से 1 घंटा पूर्व लिखित रूप में प्रस्तुत किया जाएगा।
	1,580/=	आधी शिफ्ट से अधिक किराया होने के मामले में प्रति शिफ्ट		(2) जब ट्रैलर्स और ट्रैलर्स भागे गए समय से अधिक समय के लिए चाहिए, मूल मांग पत्र की निर्धारित अवधि की समाप्ति के कम से कम 2 घंटे पूर्व नया मांग पत्र प्रस्तुत किया जाएगा।
(ख) 10 टन वाले ट्रैक्टर्स	348/=	आधी शिफ्ट अथवा उसका अंश	348/=	(3) ट्रैलर्स और ट्रैक्टर्स के आवेदन के निरस्तीकरण के लिए एक घंटा पहले स्पष्ट रूप से स्पष्ट नोटिस दिया जाना चाहिए, जिससे चूक होने पर आवेदक दिए गए सभी ट्रैलर्स और ट्रैक्टर्स पर तथा आवेदन की गई पूर्ण अवधि के लिए प्रभार लगेगा।
	578/=	आधी शिफ्ट से अधिक किराया होने के मामले में प्रति शिफ्ट		(4) ट्रैलर्स में दुलाई की गई वस्तुओं आदि को चेन्नई पत्तन न्यास के किराए पर लिए गए ट्रैलर्स में प्रबंधन से हुए नुकसान/हानि के लिए इसे जिम्मेवार नहीं ठहराया जाएगा।
(ग) 6 टन वाले ट्रैक्टर्स	232/=	आधी शिफ्ट अथवा उसका अंश	232/=	(5) किराए पर लेने वाला पक्ष ट्रैलर में अधिक भार के लिए जिम्मेवार ठहराया जाएगा।
	348/=	आधी शिफ्ट से अधिक किराया होने के मामले में प्रति शिफ्ट		(6) ट्रैक्टर्स और/अथवा ट्रैलर्स को हुए नुकसान की अदायगी किराए पक्ष द्वारा की जाएगी।
				(7) किराए की अवधि के दौरान किराए पर लेने वाले पक्ष को कामगार मुआवजा अधिनियम के अंतर्गत चालक को मुआवजे की अदायगी के लिए जिम्मेवार ठहराया जाएगा।
				(8) किराए पर लिए गए ट्रैक्टर्स और ट्रैलर्स को केवल चेन्नई पत्तन न्यास में चलाने की अनुमति प्रदान की जाएगी।
				(9) सार्वजनिक लोगों को ट्रैक्टर्स और ट्रैलर्स को किराए पर देना पूर्ण रूप से चेन्नई पत्तन न्यास की स्वेच्छा पर होगा।
				(10) किराया प्रभार तब से प्रारंभ होगा, जब से ट्रैक्टर्स और ट्रैलर्स उपलब्ध कराए जाते हैं।

2. 10 टन और उससे कम क्षमता की द्वे 2. 10 टन और उससे कम क्षमता की द्वे	60/=	प्रति घंटे प्रति शिफ्ट अथवा उसका अंश	-	
3. क्रालर क्रेन	16,462/=	8 घंटे की प्रति अवधि	8,232/=	न्यूनतम प्रभार 4 घंटे अथवा उसके अंश के लिए होंगा। जब कभी भी निजी पक्षों के संयंत्र, मशीनरी, फ्लॉटिंग क्राफ्ट आदि की भरमत के लिए चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा क्रेनों को लगाया जाता है, प्रभार घंटे के आधार पर लिए जाएंगे- अर्थात् निर्धारित दर के 1/8 की दर से वास्तविक घंटों की संख्या अथवा उसका अंश।
4. किसी भी क्षमता की तटीय क्रेन से जुड़े हुए 5 घन मी० तक के ग्रेब	1120/=	4 घंटे की प्रति अवधि	560/=	न्यूनतम प्रभार 4 घंटे अथवा उसके अंश के लिए होंगा। ग्रेब के लिए प्रभार उस क्रेन के किराया प्रभारों के अतिरिक्त होंगे, जिससे ग्रेब जुड़ा हुआ है, सिवाय इसके कि जहां पर तटीय (घाट) क्रेन का उपयोग बर्थ किराया प्रभार में शामिल है।
5. 8 घन मी० क्षमता के ग्रेब	2500/= रुपए	प्रति शिफ्ट या उसका अंश	1250/= रुपए	
6. 75 टन वाली टायर मार्टिमोबाइल क्रेन	15000/- रुपए	प्रति शिफ्ट या उसका अंश	7500/= रुपए	
7. (क) सर्वेक्षण लांघ-IV (ख) डीजीपीएस सर्वेक्षण	20660/- रुपए 13000/- रुपए	8 घंटे की प्रति अवधि	4 घंटे की प्रति अवधि के लिए 10330/=रुपए 4 घंटे की प्रति अवधि के लिए 6500/= रुपए	

टिप्पणी :-

(1) सामान्यतः चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा जनता को फ्लॉटिंग यानों तथा उपकरणों को किराए पर देने की गारंटी नहीं दी जाती है। यान अथवा उपकरणों को तभी किराए पर दिया जाएगा, यदि वे उपलब्ध होंगे। चेन्नई पत्तन न्यास किराए पर लेने वाले व्यक्ति अथवा किसी भी व्यक्ति के प्रति किसी भी प्रकार की खराबी अथवा किसी भी प्रकार के यान अथवा उपकरण के उपयोग से प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष रूप से होने वाले नुकसान अथवा जीवन अथवा संपत्ति को होने वाले नुकसान के लिए जिम्मेवार नहीं होगा, जोकि किराए की अवधि के दौरान चेन्नई पत्तन न्यास के यानों अथवा उपकरणों की आपूर्ति न किए जाने अथवा उनकी आपूर्ति में देरी होने के कारण अथवा किसी भी समय यानों तथा उपकरणों में खराबी आ जाने के कारण हुआ हो। किराए पर लेने वाला व्यक्ति यानों को अच्छी हालत में रखेगा और किराए की अवधि के दौरान यानों अथवा उपकरणों को हुए किसी भी प्रकार के नुकसान के लिए जिम्मेवार होगा और दुर्घटना, आग अथवा अन्यथा द्वारा हुए नुकसान (उचित टूट-फूट को छोड़कर) की भरपाई करेगा। किराए पर लेने वाला व्यक्ति चेन्नई पत्तन न्यास को किराए की अवधि के दौरान यान अथवा उपकरणों के उपयोग से चेन्नई पत्तन न्यास से संबंधित किसी भी संपत्ति, जिसमें किराए के अंतर्गत यान अथवा उपकरण भी शामिल हैं अथवा किसी अन्य व्यक्ति और संपत्ति अथवा खराबी होने और माल पर लगे किसी भी प्रकार के विलम्ब शुल्क की भरपाई करेगा। किराए पर लेने वाले व्यक्ति की जिम्मेवारी इस तथ्य से प्रभावित नहीं होगी कि जीवन को ऐसा नुकसान, खराबी अथवा चोट चेन्नई पत्तन न्यास के किसी कर्मचारी के क्रियाकलाप अथवा चूक से हुई हो। किराए पर लेने वाला व्यक्ति कामगार मुआवजा अधिनियम के अंतर्गत सभी प्रकार की देनदारियों के लिए चेन्नई पत्तन न्यास को भी भरपाई करेगा।

किराए की अवधि के दौरान यानों अथवा उपकरणों अथवा दूसरे हिस्सों, जो कि दूट गए हो अथवा न मिल रहे हों अथवा विशेष रूप से क्षतिग्रस्त हो गए हों, अथवा खो गए हों, उनकी मरम्मत की लागत वास्तव में वह होगी, जो यदि इस उद्देश्य के लिए चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा खर्च की गई हो, जिसमें सामान्यतः अप्रत्यक्ष प्रभार, संदेश प्रभार और लाभ का अंश भी शामिल होगा, यदि प्रतिस्थापन की लागत, यदि आवश्यक हो, यान अथवा उपकरण के किसी अथवा पूर्ण रूप में पुस्तिका अथवा बाहरी मूल्य, इनमें से जो भी अधिक हो, होगा।

- (2) चेन्नई पत्तन न्यास अपनी स्वेच्छा पर उपरोक्त मान में वर्णित किराए की दर पर पत्तन की सीमाओं के बाहर फ्लोटिंग यानों अथवा उपकरणों को किराए पर दे सकता है।
- (3) चेन्नई पत्तन न्यास किराए पर लेने वाले पक्षों से यह अपेक्षा करेगा कि वे किराए से संबंधित एक ऐसे रूप में, जैसाकि चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा समय-समय पर और ऐसी शर्त, जोकि निर्धारित की गई हैं, को चाहे यह पत्तन सीमा के भीतर अथवा बाहर है, एक करार निष्पन्न करेंगे।
- (4) 'किराए की अवधि' के कॉलम में फ्लोटिंग यान अथवा उपकरण के संबंध में विनिर्दिष्ट दर का अभिप्रायः एक अलग यान अथवा उपकरण के लिए है।

मान-7

स्लिपवे के उपयोग के लिए प्रभार

क्रम सं०	इस मान के प्रयोजनार्थ वर्गीकरण	देव प्रभार
1	प्रस्थान, स्टीम अथवा मोटर पोत (इसमें टेकिंग अप और लांचिंग भी शामिल हैं)	पहले 2 दिनों के लिए समग्र लम्बाई प्रति लिनियल भीटर 100/= रूपए, जोकि न्यूनतम प्रभार होगा।
		प्रत्येक अतिरिक्त 24 घंटे अथवा उसके अंश के लिए समग्र लम्बाई के प्रति लिनियल भीटर 120 रूपए
2	नौका और हल्के और उसी प्रकार के पोत जिसमें टेकिंग अप और लांचिंग भी शामिल हैं।	पहले 2 दिनों के लिए लम्बाई प्रति लिनियल भीटर 100/= रूपए, जोकि न्यूनतम प्रभार होगा।
		प्रत्येक अतिरिक्त 24 घंटे अथवा उसके अंश के लिए समग्र लम्बाई के प्रति लिनियल भीटर 100/= रूपए

शर्तें

1. स्लिपवे पर पोत रखने के लिए आवेदन चेन्नई पत्तन न्यास अथवा ऐसे किसी अधिकारी को किया जाएगा, जिसे इसके द्वारा शक्तियों का प्रत्यायोजन किया गया हो।
2. स्लिपवे पर पोत को रखने के समय और प्रक्रिया के संबंध में चेन्नई पत्तन न्यास एक विनियामक आदेश जारी करेगा।
3. सीएमई की अनुमति के बिना कोई भी बलास्ट अथवा भार स्लिपवे पर, जब पोत स्लिपवे पर हैं, उस अवधि के दौरान उसका नौतल पर स्थानांतरण अथवा उसे प्राप्त नहीं किया जाएगा।
4. पोत के खर्च पर लांच करने से पूर्व स्लिपवे की धुलाई और सफाई की जाएगी।
5. स्लिपवे को छोड़ने के लिए पोत की तैयारी की 24 घंटे पूर्व सूचना लिखित रूप में सीएमई को दी जाएगी।
6. चेन्नई पत्तन न्यास पोत को रैम्प/स्लिपवे क्रेडिल में लाने अथवा लांच करने अथवा दूर ले जाने के समय पोत द्वारा हुई देरी अथवा हुए नुकसन के लिए जिम्मेदार नहीं होगा।

7. कोई भी व्यक्ति डामर, तारकाल अथवा अन्य ज्वलशील सामग्री को गर्म अथवा उसे उबालेगा नहीं, सिवाए उन स्थानों पर, जहा पर इस उद्देश्य के लिए व्यवस्था की गई है।

8. कोई भी पोत, जबकि विनियमन के समय अन्यथा विशेष प्रबंध न हो, तीन दिन तक से अधिक समय तक स्लिपवे में नहीं रहेगा और सभी प्रभार चेन्नई पत्तन न्यास के दरों के मान के अनुसार द्वारा देय होंगे।

टिप्पणी :

(1) जहां पर एक पोत, उस समय तक स्लिपवे को छोड़ने के लिए तैयार नहीं है, जिसके लिए उसे मूल रूप से विनियमित किया गया था और दूसरा पोत जिसे पहले से ही स्लिपवे में स्थान पाने के लिए विनियमित किया गया है, इस प्रकार देरी हो जाती है, तो अपने विनियमित समय से अधिक समय तक ठहरने के कारण उस पर प्रत्येक दिन अथवा उसके अंश के लिए दोगुना दर लगाई जाएगी।

(2) उपरोक्त प्रभारों में पोत कर्षण करके और उस लांच करने में क्रेडल को तैयार करने हेतु आवश्यक तटीय मजूदर और सामग्री एवं ब्लॉकों तथा किनारों का उपयोग भी शामिल है। लेकिन, पोत रस्से आदि जैसी अन्य सभी सामग्री उपलब्ध कराएगा। ब्लॉकों और तटों का कटाव होने अथवा नष्ट होने पर नुकसान के अनुसार प्रभार लगेगा। कैप खंडित होने पर 40 रुपए प्रत्येक की दर से प्रभार लगेगा।

(3) यदि, रविवार और चेन्नई पत्तन न्यास की छुट्टियों के दिनों पर काम किया जाता है, तो सामान्य दर से दोगुना प्रभार देय होगा।

(4) यदि, जहां पर ज्वारभाटे की स्थिति के अनुसार क्रेडल को तैयार करने के लिए बिना पर्याप्त समय दिए अत्य समय पर पोतों को स्लिपवे में ले जाया जाता है, क्रेडल को शीघ्रता से तैयार करने के लगाए गए मजदूरों पर खर्च किया गया समयोपरि भत्ता, उपरोक्त विनिर्दिष्ट मान के अंतर्गत देय प्रभारों के अलावा लगाया जाएगा।

मान- 8

उप-पत्तन संरक्षक यार्ड स्थित बेसिन/स्लिपवे क्रेडल में नाव भरमत रेम्प के उपयोग के लिए प्रभार

प्रभारों में केवल रेम्प/स्लिपवे क्रेडल और ऐसे गियर के उपयोग के लिए प्रभार शामिल हैं, जैसाकि चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा व्यवस्था की गई है, किशाए पर लेने वाले पक्ष अपने मजदूरों की व्यवस्था करेंगे। टेक अप और लांच करने प्रत्येक को एक दिन माना जाएगा।

1	प्रथम दो दिनों के लिए नीका तथा लाईटर 50/-रुपए प्रति लिनियल भीटर समग्र लम्बाई प्रतिदिन, जो कि न्यूनतम प्रभार होगा।	24 घंटे अथवा उसके अंश के लिए प्रत्येक अतिरिक्त दिन के लिए 60/-रुपए प्रति भीटर लिनियल लम्बाई।
2(क)	एक टन से कम छोटे नाव और छोटे क्राफ्ट जौली नाव।	प्रथम दो दिन के लिए 20/-रुपए प्रति भीटर लिनियल लम्बाई, जोकि न्यूनतम प्रभार होगा।
(ख)	लांच, कर्टर्स आदि एक टन और उससे अधिक।	सभी यानों के लिए 24 घंटे के प्रत्येक अतिरिक्त दिन अथवा उसके अंश के लिए 20/- रुपए प्रति भीटर लिनियल लम्बाई।

शर्तें

- इस रेम्प/स्लिपवे क्रेडल के उपयोग की उन फर्मों को अनुमति नहीं होगी, जो पहले से ही चेन्नई पत्तन न्यास के अन्य लाइटर मरम्मत रेम्प/स्लिपवे क्रेडल का उपयोग कर रहे हैं।
- रेम्प/स्लिपवे क्रेडल पर किसी भी प्रकार के क्राफ्ट रखने के लिए आवेदन चेन्नई पत्तन न्यास को अथवा ऐसे किसी अधिकारी को किया जाएगा, जिन्हें इसके द्वारा शक्तियों का प्रत्यायोजन किया जाएगा, जोकि जब व्यवहारिक होगा, इस उद्देश्य के लिए एक परमिट जारी करेंगे।
- रेम्प/स्लिपवे क्रेडल पर क्राफ्ट इस प्रकार रखे जाएंगे, ताकि वे उन्हें आंबेटित स्थान में से न्यूनतम स्थान घेरें।
- चेन्नई पत्तन न्यास रेम्प/स्लिपवे क्रेडल पर किसी पोत द्वारा या तो टेकिंग अप अथवा लाईटर करते समय हुई किसी भी प्रकार की देरी अथवा क्षति के लिए जिम्मेदार नहीं होगा।

- कोई भी व्यक्ति रेप्प/स्लिपवे क्रेडल के नजदीक डामर अथवा तारकोल अथवा अन्य ज्वलनशील पदार्थ को उबालने अथवा गर्म करने का कार्य नहीं करेगा, सिवाए उस स्थान पर जहां पर इसके लिए व्यवस्था की गई है।
- रेप्प/स्लिपवे ब्रेडस पर रखे गए सभी क्राफ्ट्स की मरम्मत शीघ्रता से की जाएगी। रेप्प/स्लिपवे क्रेडल पर कोई भी क्राफ्ट बेकार नहीं पड़ा रहेगा। कोई क्राफ्ट जो कि घेन्हर्ड पत्तन न्यास अथवा किसी अन्य अधिकारी की राय में जिसे इसके द्वारा शक्तियां प्रत्यायोजित की गई हैं, उसे शीघ्रता से निपटा नहीं रहा है, और इस प्रकार अन्य क्राफ्ट को विलंब पहुंचाता है, उसे केवल मालिक के जोखिम पर रेप्प/स्लिपवे क्रेडल से हटा दिया जाएगा।
- रेप्प/स्लिपवे क्रेडल के प्रयोग के लिए प्रभारों की अदायगी ऐसे प्रयोग के लिए किए गए आवेदन के समय की जाएगी। रेप्प/स्लिपवे क्रेडल पर प्रभारों की पूर्ण अदायगी किए बिना एक सदाह से अधिक रहने पर उनकी नीलामी द्वारा बिक्री कर दी जाएगी। घेन्हर्ड पत्तन न्यास को बिक्री के कारण इस व्यय और प्रभारों को बिक्री की संश में से काटने के पश्चात आवेदन करने पर बिक्री की शेष संश मालिक को दे दी जाएगी।

टिप्पणी :

- प्रत्येक क्राफ्ट के टेक-अप करने और लांच करने के लिए खर्च हुए मजूदरी प्रभार, जिसमें मजूदरों को समायोपरि भत्ता भी शामिल है, अलग से लगाए जाएंगे।
- जब मरम्मत रेप्प और स्लिपवे क्रेडल की छूट बाहरी पक्षों को भी दी जा सकती है, वर्तमान कि वे बाहरी पक्षों से अनुरोध की प्राप्ति के समय उपलब्ध हों और यह विमानीय उपयोग के लिए रेप्प/क्रेडल की तुरंत आवश्यकता पर आधारित हो।

मान- ९

तेल जेटट्री पर घेन्हर्ड पत्तन न्यास द्वारा प्रदान किए गए डिब्लास्ट टैंक के उपयोग के लिए प्रभार

अवधि	दर	न्यूनतम प्रभार
8 घंटे की प्रति अवधि अथवा उसका अंश	3150/= रुपये	3150/= रुपये

टिप्पणी : उपरोक्त प्रभारों के उद्देश्य के लिए अवधि उस समय से होगी, जब पक्षों के मांग करने पर घेन्हर्ड पत्तन न्यास द्वारा उन्हें डिब्लास्ट की सुविधा उपलब्ध करा दी जाती है और यह उस समय तक के लिए होगी, जब ड्वास्ट जल उत्पाद से डिब्लास्ट टैंक को खाली नहीं कर दिया जाता।

मान- 10

8 घंटे से अधिक के लिए उत्पाद पाइप लाइन में समुद्री जल छोड़ने के लिए प्रभार

वर्गीकरण	अवधि	दर
8 घंटे से अधिक के लिए उत्पाद पाइप लाइन में समुद्री जल छोड़ने के लिए प्रभार	प्रतिदिन अथवा उसका अंश	6300/= रुपये

टिप्पणी :

- घेन्हर्ड पत्तन न्यास की खानिज तेल पाइप लाइन के प्रयोक्ता यह सुभैशिष्ट करेंगे कि फ्लॉज के लिए प्रयोग में लाया गया नमकीन पानी 8 घंटे से अधिक तक पाइप लाइन में नहीं रहता है।
- इस उद्देश्य के लिए 'दिवस' कैलेंडर दिवस होंगा।
- इस मान के अंतर्गत बहुली का हिस्सा समुद्री पानी के साथ फ्लॉजिंग की समाप्ति के बाद 8 घंटे की समाप्ति पर समुद्री जल को खाली कर पाने अथवा पूर्ण रूप से उत्पाद द्वारा उसका प्रतिस्थापन किए जाने तक किया जाएगा।

मान-11

भार तोलन अथवा स्टॉक प्रमाणपत्र और उसकी प्रतियां और प्रमाणपत्र 'ख' आदि के लिए प्रभार

मद सं०	प्रमाणपत्र का व्यौरा	देय प्रभार (रुपए)
1	भार तोलन प्रमाणपत्र (मूल)	59.00 प्रत्येक
2	स्टॉक प्रमाणपत्र (मूल)	29.50 प्रत्येक
3	निर्यात किए गए अथवा पत्तन पर उतारे गए टिम्बर के संबंध में प्रमाणपत्र (मूल)	23.60 प्रत्येक
4	उपरोक्त 1,2, अथवा 3 की प्रतियां अथवा प्रमाणपत्र 'ख' की प्रतियां अथवा न्यास का आउट टर्न विवरण अथवा आयात या निर्यात आवेदन पत्र/बिल की प्रतियां अथवा सर्वेक्षण की प्रतियां	23.60 प्रत्येक
5	विश्राम के उस समय और मर्ट्टीपल हुक प्रमाणपत्र की प्रतियां अथवा कोई अन्य लघु दर दस्तावेज	23.60 प्रत्येक
6	माल क्षतिग्रस्त होने की रिपोर्ट की प्रतियां	23.60 प्रत्येक
7	टेली शीटों की प्रतियां	23.60 प्रत्येक
8	उपरोक्त मदों में शामिल न किए गए मदों में कोई अन्य नोवहन अथवा रेलवे दस्तावेज।	23.60 प्रत्येक

मान- 12

बेकार माल को नष्ट करने के लिए प्रभार

विवरण	देय प्रभार
बेकार माल	चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा खर्च किया गया वास्तविक प्रभार

टिप्पणी : न्यास के इंसानरट्स द्वारा नष्ट करने के मामले में उपरोक्त मान के अंतर्गत निर्धारित प्रभारों के अतिरिक्त, इस अध्याय के मान-6 की श्रेणी-1 की मद 3 के अंतर्गत निर्धारित प्रभार वसूल योग्य है।

मान- 13

चेन्नई पत्तन न्यास परिसर में प्रदर्शित किए गए रोशनी वाले साइन बाक्सों, होर्डिंग्स, इनमेल की गई प्लेटें, रंग किए गए बोर्ड निअॉन साईन बोर्ड इत्यादि पर प्रभार

मद सं०	इस मान के उद्देश्य के लिए वर्गीकरण	देय प्रभार
1	रोशनी वाले साइन बाक्स	
	(i) एक तरफा	196/= रुपए प्रति वर्ग फुट प्रति वर्ष
	(ii) दो तरफा	294/= रुपए प्रति वर्ग फुट प्रतिवर्ष
2	होर्डिंग, इनमेल प्लेटें और रंग किए गए बोर्ड	
	प्रथम 100 वर्ग फुट के लिए	40/= रुपए प्रति वर्ग फुट प्रतिवर्ष
	अगले 400 वर्ग फुट के लिए	34/= रुपए प्रति वर्ग फुट प्रतिवर्ष
	अगले 500 वर्ग फुट के लिए	24/= रुपए प्रति वर्ग फुट प्रतिवर्ष
	अगले 1000 वर्ग फुट के लिए	18/= रुपए प्रति वर्ग फुट प्रतिवर्ष
	2001 वर्ग फुट और उससे अधिक के लिए	10/= रुपए प्रति वर्ग फुट प्रतिवर्ष
3	निअॉन साइन बोर्ड	
	एक तरफा	196/= रुपए प्रति वर्ग फुट प्रतिवर्ष
	दो तरफा	294/= रुपए प्रति वर्ग फुट प्रतिवर्ष

टिप्पणी :

1. चेन्नई पत्तन न्यास के परिसर में उपरोक्त प्रदर्शित मदों के लिए किसी भी प्रकार की हानि अथवा क्षति के लिए चेन्नई पत्तन न्यास जिम्मेवार नहीं होगा।
2. चेन्नई पत्तन न्यास उपरोक्त प्रदर्शित मदों के लिए आवेदन प्राप्त करेगा और चेन्नई पत्तन न्यास के परिसर में अपेक्षित आवश्यक स्थान आवंटित करेगा।
3. प्रदर्शित मदों की स्थापना कथित प्रक्रिया में होगी और इस पर प्रत्येक मामले में चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा निर्धारित शर्त लागू होंगी।
4. रोशनी वाली प्रदर्शित मदों के मामले में उपभोग की गई बिजली पर समय-समय पर लागू दर पर अतिरिक्त प्रभार लगेगा।
5. प्रदर्शित मद का विज्ञापनकर्ता/जिसे प्रदर्शन द्वारा चेन्नई पत्तन न्यास की संपत्ति को हुए किसी भी नुकसान अथवा क्षति के लिए जिम्मेवार होगा और वह उस मुआवजा के लिए भी उत्तरदायी होगा, जोकि प्रदर्शन के कारण कामगार मुआवजा अधिनियम के अंतर्गत होगा। इस प्रयोजन के लिए विज्ञापनकर्ता/प्रदर्शित मद का मालिक इस उद्देश्य के लिए निर्धारित उचित और विश्वसनीय कार्यनिष्ठादान की शर्तों के लिए गारंटी के स्वरूप में प्रदर्शित विज्ञापन पर तीन माह के प्रमाणों के बराबर राशि चेन्नई पत्तन न्यास को जमा कराएगा और जमा की गई राशि में से चेन्नई पत्तन न्यास को देय राशि को घटाने के पश्चात शेष राशि लौटा दी जाएगी।
6. विज्ञापनकर्ता को चेन्नई पत्तन न्यास की विशेष अनुमति के बिना विज्ञापित कार्य को परिवर्तित करने की छूट प्रदान नहीं की जाएगी।
7. न्यास के पास यह अधिकार होगा कि वह बिना कोई कारण बताए किसी भी विज्ञापन के प्रदर्शन को स्वीकार करने से इकार कर सकता है।
8. विज्ञापनकर्ता को यह अनुमति प्रदान नहीं की जाएगी कि वह प्रदर्शन के लिए आवंटित किसी भी स्थान अथवा प्रदर्शन सामग्री में किसी भी स्थान को आगे किराए पर देने अथवा अपनी सामग्री से भिन्न सामग्री का प्रदर्शन करने के लिए हामी भरे।

मान-14

मिश्रित चिन्हों और संख्या में उतारे गए माल को अलग करने के लिए प्रभार

चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा लाए गए मजदूर तथा स्टाफ के लिए निम्नानुसार प्रभार मास्टरों, भालिकों, पोतों के एजेंटों पर बेतरतीब तरीके से अर्थात् सामान्य आयात सूची के संदर्भ में पैकेज अथवा माल के विवर और संख्या के अनुसार न होने पर पोतों द्वारा लाए गए माल को प्राप्त करने तथा उसकी छंटाई करने के लिए प्रभार लगाया जाएगा। ये प्रभार उस माल पर भी लगेंगे, जिनपर उचित विवरण और पहचान विवर नहीं होगा और जिनकी छंटाई की आवश्यकता होगी।

(कृपया चेन्नई पत्तन न्यास के सामान्य विनियमन के लिए उप-नियम/विनियम 3(क)देखें)

श्रेणी	प्रभार
किनारे पर मजूदर (मेसी और मजदूर) तैनात कर पाने योग्य कार्गो, टैली कलर्क, मजदूर पर्यवेक्षक, सहायक शेड मास्टर, शेड मास्टर	चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा देय वास्तविक मजूरी/वेतन

मान- 15

सर्वेक्षण/पंजीकरण इत्यादि

मद सं०	विवरण	केनोज, शू छोनीज और केटामारान से भिन्न हारबर क्राफ्ट की नियमावली (हारबर क्राफ्ट के भाग-II को देखें)
1	जैसाकि हारबर क्राफ्ट नियमों में अपेक्षित है, जहां पर क्राफ्ट को समुद्र योग्य पाया जाता है, प्रत्येक सर्वेक्षण और पैमाइश के लिए	120

2	निरीक्षण/सर्वेक्षण हेने पर हारबर क्राफ्ट समुद्र लायक न होने के प्रत्येक अवसर पर	48
3	हारबर क्राफ्ट नियम द्वारा निर्धारित प्रत्येक अवसर पर पंजीकरण के लिए	48
4	हारबर क्राफ्ट नियमों के द्वारा निर्धारित प्रत्येक अवसर पर लाइसेंस देने के लिए	48
5	प्रत्येक वार्षिक निरीक्षण पर, जहां पर हारबर क्राफ्ट को समुद्र योग्य पाया जाता है	48
6	साइरंग या सुखनी या टिंडल अथवा चालक के लिए परिवर्तन पर अनुमति प्रदान करने के लिए	6
7	लाइसेंस/रजिस्टर में लघु संशोधनों के लिए	6

टिप्पणी :

- इस नियम के द्वारा विनिर्दिष्ट डूलीकेट लाइसेंस के लिए आधा शुल्क लिया जाएगा, जब चेन्नई पत्तन न्यास इस बात के लिए संतुष्ट हो जाएगा कि ऐसी अनुमति के लिए ठीक और पर्याप्त कारण हैं।
- स्टीम और मोटर पोत के सर्वेक्षण के लिए : स्टीम अथवा मोटर पोत के लिए लाइसेंसिंग अधिकारी को किए गए प्रत्येक आवेदन के संबंध में मर्चेंट शिपिंग एक्ट, 1958 (1958 का 44) अथवा इन्लैंड वेसल अधिनियम, 1917 (1917 का 1) के अंतर्गत मालिक या मास्टर के पास यदि प्रमाणपत्र न हो, पोत के सर्वेक्षण के लिए 100 रुपए का शुल्क साथ लगाया जाएगा।

मान- 16

नाव किराए पर लेने के लिए प्रभार

चेन्नई पत्तन पर निजी पक्षों द्वारा स्वामित्व वाली लाइसेंसशुद्धा यांत्रिक नावों को किराए पर लेने की आधिकतम दरों की अनुसूची

विवरण	प्रति घंटा अथवा उससे अंश के लिए दर	
	बंदरगाह के बाहे के बाहर	बंदरगाह के बाहे के भीतर
6 बजे प्रातः से 6 बजे सायं के बीच	180/= रुपए	120/= रुपए
6 बजे प्रातः से 6 बजे सायं के बीच	240/= रुपए	180/= रुपए

टिप्पणी :

- सामान लेने के लिए कोई विशेष प्रभार नहीं लिया जाएगा, क्योंकि उपरोक्त दरों में वह भी शामिल है।
- यदि यांत्रिकी नाव का आदेश दिया गया है और उसका उपयोग नहीं किया गया है, तो नाव को रोके रखने के लिए घंटे के आधार पर पूरा प्रभार वसूल किया जाएगा।
- यांत्रिकी नाव पर ले जाया गया समस्त माल मालिक के जोखिम पर होगा।
- यांत्रिकी नाव के प्रभारों में यांत्रिकी नाव पर मजदूरों द्वारा माल अथवा स्टोर अथवा दोनों का प्रहस्तन करने के लिए की गई सेवा के लिए मजदूरी शामिल नहीं है।
- भारी लिफ्टों को उतारने अथवा लदान के लिए 5 बजे सायं के पश्चात किसी भी यांत्रिकी नाव को लगाया नहीं जा सकता।

मान- 17

पोतों से कूड़ा-कर्कट हटाने के लिए प्रभार

निजी पक्षों द्वारा अपनी लाइसेंसयुक्त नावों द्वारा भूरिंग पर पड़े कूड़ा-कर्कट को हटाने के लिए प्रभार की अधिकतम दर की अनुसूची।

वर्गीकरण	दर
प्रति जहाज पूर्ण या आंशिक रूप से भरी प्रति नाव	360/= रुपए

टिप्पणी : उपरोक्त प्रभारों में निश्चित स्थान पर किनारे से भूरिंग में जहाज तक तथा किनारे तक वापसी के संबंध में अंजित सभी प्रभार पोत का कूड़ा-कर्कट लाने तथा नाव से किनारे तक कूड़ा-कर्कट उतारने हेतु लिमिटिंग गियर के उपयोग के लिए प्रभारों, यदि कोई हों, उत्तराई के स्थान से शहर में कूड़ा-कर्कट डालने के स्थान तक ले जाने के संबंध में हुए सभी प्रभार शामिल हैं।

मान- 18

आम जनता को किराए पर देने के लिए बोर्ड के पास उपलब्ध संवर्त्रों और उपकरणों पर लगाए जाने वाले प्रभार

क्रम सं० और विवरण	किराए की दर	किराए की अवधि	न्यूनतम रुपए	टिप्पणी
1 डीजल रोड रोलर	168/=	प्रति घंटा अथवा उसका अंश	1002/=	इस दर में इधन और जल शामिल नहीं है।
2 बिजली अथवा पेट्रोल से चलने वाला वैल्विंग सेट	78/=	-तदैव-	602/=	प्रभारों में इलेक्ट्रिक वैल्विंग संयंत्र के मामले में विद्युत की आपूर्ति के कानूनक
3 7.350 घन मी० प्रति मिनट चलने वाला पोर्टेल एयर कम्प्रेशर डीजल इंजिन	868/=	प्रति 8 घंटे की अवधि अथवा उसका अंश	868/=	नकारे की लागत शामिल नहीं है और पाठियाल न लागत तथा ऊपर खर्च अलग होंगे।
4 10.300 घन मी० प्रति मिनट चलने वाला पोर्टेल एयर कम्प्रेशर डीजल इंजिन	1040/=	-तदैव-	1040/=	-तदैव-
5 396.436/282.168 घन डेसीमीटर क्षमता वाला डीजन इंजिन से चलने वाला “विनजेट” कंब्रीट मिक्सर	336/=	-तदैव-	336/=	--तदैव-
6 मोटर लांच ‘विजिल’ अथवा एम०एल०वैवर अथवा ‘एम०एल० वर्सू’ अथवा ‘पायनियर’ अथवा ‘वेन्ड्री’ और ‘वीरामणि’	तटीय पोत के लिए 960.34 रुपए, विदेशगामी पोत के लिए 60.60 अमरीकी डॉलर	-तदैव-	तटीय पोत के लिए 960.34 रुपए, विदेशगामी पोत के लिए 60.60 अमरीकी डॉलर	लांच पुलिंग प्रभार भूरिंग नाव की विशेष सेवा के लिए है। दरों के इस मान के अंतर्गत पायलटों और जहाजों पर उनकी साधारण सेवा के लिए प्रभार नहीं लिया जाएगा।
7 भूरिंग दल	तटीय नीका के लिए 145.79 रुपए, विदेशगामी पोत के लिए 9.20 अमरीकी डॉलर	प्रति घंटा या उसका अंश	तटीय नीका के लिए 240 रुपए, विदेशगामी पोत के लिए 9.20 अमरीकी डॉलर	
8 चेन स्लिंगस				

	(क) 5 टन से अधिक की कमता	22/=	प्रति शिफ्ट अथवा उसका अंश	-	-तदैव-
	(ख) 5 टन से अधिक, परंतु 10 टन से कम	40/=	-तदैव-		-तदैव-
	(ग) 10 टन से अधिक, परंतु 15 टन से कम	56/=	-तदैव-		-तदैव-
	(घ) 15 टन से अधिक, परंतु 20 टन से कम	74/=	-तदैव-		-तदैव-
	(ङ) 20 टन से अधिक, परंतु 40 टन से कम	96/=	-तदैव-		-तदैव-
9	बॉयर रोप स्लिस				
	(क) 5 टन से कम की कमता	40/=	-तदैव-	-	“शिफ्ट” का अभिप्रायः ऐसे घंटों की शिफ्ट को कार्गो की उत्तराइ और पोतलदान के लिए जैसा भी भास्ता हो, समय-समय पर लागू होगी।
	(ख) 5 टन से अधिक, परंतु 10 टन से कम	56/=	-तदैव-	-	-तदैव-
	(ग) 10 टन से अधिक, परंतु 15 टन से कम	74/=	-तदैव-	-	-तदैव-
	(घ) 15 टन से अधिक, परंतु 20 टन से कम	112/=	-तदैव-	-	-तदैव-
	(ङ) 20 टन से अधिक, परंतु 40 टन से कम	134/=	-तदैव-	-	-तदैव-
10	शीक्षण				
	(क) 5 टन से कम की कमता	12/=	-तदैव-	-	-तदैव-
	(ख) 5 टन से अधिक, परंतु 10 टन कम	22/=	-तदैव-	-	-तदैव-
	(ग) 10 टन से अधिक, परंतु 20 टन से कम	56/=	-तदैव-	-	-तदैव-
	(घ) 20 टन से अधिक, परंतु 40 टन से कम	96/=	-तदैव-	-	-तदैव-
11	शैक्षण्युक्त लोकोमोटिव उठाने वाला बीम	232/=	-तदैव-	-	-तदैव-
12	गियर हॉबिंग मशीन	1446/=	-तदैव-	726/=	-तदैव-
13	साढ़े बारह टन परीक्षण भार	74/=	24 घंटे का प्रतिदिन अथवा उसके अंश के लिए	74/=	
14	समुद्री नियत उपस्कर	15750/=	8 घंटे अथवा उसके अंश के लिए	6750/=	
15	एफसी वैगई से संबद्ध शैक्षण्युक्त 60 टन वाला स्प्रिंडर	106/=	8 घंटे अथवा उसके अंश के लिए	106/=	
16	जीओ-4 अग्निशमन पम्प	2520/=	प्रति शिफ्ट या उसके अंश के लिए	2520/=	
17	अयस्क बर्थ पर जहाज से टैंक फार्म तक स्लोप/बाइल्ज/तेल और तेल	3500/=	प्रति ट्रिप	3500/=	

	मिश्रण प्राप्त करने के लिए टैक लगे हुए द्रक				
18	20 टन गैंट्री क्रेन	19/= रुपए	प्रति टन	—	
19	8 कि.लौ. क्षमता का टैकर ट्रेलर	8250/= रुपए	कीचड़ को लादने के लिए 4 घंटे/प्रति दिन यदि प्रयोक्ता 4 घंटे अथवा उससे अधिक की अवधि के लिए ट्रेलर को अपने पास रोकता है, तो 1375/- रुपए प्रति घंटा या उसके अंश के लिए प्रभार लगेगा।	—	पोल पर ट्रेलर के पहुंचने पर 4 घंटे का समय आरंभ होगा। उपयोक्ता कीचड़ को जहाज के स्थान से डम्पिंग भूमि अथवा स्टोर करने के स्थान तक लगने वाले समय को रोके गए समय के रूप में नहीं माना जाएगा। पोल पर ट्रेलर के पहुंचने पर 4 घंटे का समय आरंभ होगा। उपयोक्ता कीचड़ को जहाज के स्थान से डम्पिंग भूमि अथवा स्टोर करने के स्थान तक लगने वाले समय को रोके गए समय के रूप में नहीं माना जाएगा।
20	टिप्पर ट्राली	1156/= रुपए	प्रति 8 घंटे की अवधि	578/= रुपए	प्रति 4 घंटे की अवधि
21	गैस कटिंग संयंत्र	144/= रुपए	प्रति 8 घंटे की अवधि अथवा उसका अंश	—	—

टिप्पणी :-

(1) सामान्यतः चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा जनता के लिए फ्लोटिंग यानों तथा उपकरणों को किराए पर देने की गारंटी नहीं दी जाती है। यान अथवा उपकरणों को तभी किराए पर दिया जाएगा, यदि वे उपलब्ध होंगे। चेन्नई पत्तन न्यास किराए पर लेने वाले व्यक्ति $\frac{3}{4}$ किसी भी व्यक्ति के प्रति किसी भी प्रकार की खराबी अथवा किसी भी प्रकार के यान अथवा उपकरण के उपयोग से प्रत्यक्ष अथवा यानों से होने वाले नुकसान अथवा जीवन अथवा संपत्ति को होने वाले नुकसान के लिए जिम्मेवार नहीं होगा, जोकि किराए की अथवा दौरान चेन्नई पत्तन न्यास के यानों अथवा उपकरणों की अनुमति न दिए जाने अथवा उनकी आपूर्ति में देरी होने के कारण अथवा किसी भी समय यानों तथा उपकरणों में खराबी आ जाने के कारण हुआ हो। किराए पर लेने वाला व्यक्ति यानों को अच्छी हालत में रखेगा और किराए की अवधि के दौरान यानों अथवा उपकरणों को हुए किसी भी प्रकार के नुकसान के लिए जिम्मेवार होगा और दुर्घटना, आग अथवा अन्यथा द्वारा हुए नुकसान (उचित टूट-फूट को छोड़कर) की भरपाई करेगा। किराए पर लेने वाला व्यक्ति चेन्नई पत्तन न्यास को किराए की अवधि के दौरान यान अथवा उपकरणों के उपयोग से चेन्नई पत्तन न्यास से संबंधित किसी भी संपत्ति, जिसमें किराए के अंतर्गत यान अथवा उपकरण भी शामिल हैं, अथवा किसी अन्य व्यक्ति और संपत्ति अथवा खराबी और माल पर लगे किसी भी प्रकार के विलम्ब शुल्क की भरपाई करेगा। किराए पर लेने वाले व्यक्ति की जिम्मेवारी इस तथ्य से प्रमाणित नहीं होगी कि जीवन को ऐसे नुकसान, खराबी अथवा चोट चेन्नई पत्तन न्यास के किसी कर्मचारी के क्रियाकलाप अथवा चूक से हुई हो। किराए पर लेने वाला व्यक्ति कामगार मुआवजा अधिनियम के अंतर्गत सभी प्रकार की देनदारियों के लिए चेन्नई पत्तन न्यास को भी भरपाई करेगा।

किराए की अवधि के दौरान यानों अथवा उपकरणों अथवा दूसरे हिस्सों, जो कि टूट गए हो, अथवा न मिल रहे हों अथवा विशेष रूप से क्षतिग्रस्त हो गए हों, अथवा खो गए हों, उनकी नरमत की लागत वास्तव में वह होगी, जो यदि इस उद्देश्य के लिए चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा खर्च की गई हो, जिसमें सामान्यतः अप्रत्यक्ष प्रभार, संदेय प्रभार और लाभ का अंश भी शामिल होगा, यदि प्रतिस्थान की लागत, यदि आवश्यक हो, यान अथवा उपकरण के किसी अथवा पूर्ण रूप में पुस्तिका अथवा बाहरी मूल्य, इनमें से जो भी अधिक हो, होगा।

(2) चेन्नई पत्तन न्यास किराए पर लेने वाले पक्षों से यह अपेक्षा करेगा कि वे किराए के संबंध में एक करार निर्वन्न करें, चाहे यह पत्तन सीमा के भीतर अथवा बाहर है, और यह करार समय-समय पर निर्धारित प्रपत्र के रूप में तथा प्रत्येक मासले में नियत निबंधनों एवं शर्तों के अनुसार होना चाहिए।

(3) 'किराए की अवधि' कॉलम में फ्लोटिंग यान अथवा उपकरण के संबंध में विनिर्दिष्ट दर अलग-अलग यान अथवा उपकरण के लिए है।

वाक्य 78.

प्रामाणी विवरण व संकाय की लिए पर्यवेक्षी स्टाफ की आपूर्ति के लिए प्रभार

प्रामाणी विवरण व संकाय की लिए पर्यवेक्षी स्टाफ की आपूर्ति के लिए प्रभार

प्रभार की विवरण

प्रभार की विवरण के आधार पर मजूरी दर निम्नानुसार है :

प्रभार की विवरण		मजूरी दर(रुपयों में)
1	प्रभार	45.37
2	प्रभार	626.02
3	प्रभार	513.13
4	मेस्ट्री	517.48
5	विच धातलक	491.71
6	सिग्नल मैन	488.44
7	मजदूर	513.17

(2) रिटेलिंग प्रभार की अवाधारी करेंगे, जिसमें समय का विवरण पर मजूरी दर और मजदूरों को लगाने से पूर्व स्टिविडोर्स प्रचालनों के बाहर भाग होने का विवरण दिया जाएगा।

(3) रिटेलिंग प्रभार की अवाधारी के अन्तर्गत आदि और बोरों में अथवा बड़े बोरों अथवा पालाटीज में

प्रभार की विवरण के आधार पर कामगारों विवरण करने के लिए कामगारों और पर्यवेक्षी स्टाफ की तैनाती हेतु 7.50 रुपया/दिन का विवरण दिया जाएगा।

(4) रिटेलिंग प्रभार की अवाधार अन्तर्गत हो दिया जाएगा।

(5) रिटेलिंग प्रभारों की अदायगी के लिए समय-सीमा/पत्तन द्वारा संग्रहीत की गई अतिरिक्त राशि की वापसी तथा देरी के लिए रिटेलिंग प्रभारों के इस मान के अध्याय-1 में निर्धारित प्रावधान लागू होंगे।

(6) रिटेलिंग प्रभारों भी कोई अतिरिक्त गानव शक्ति की आवश्यकता पड़ती है, शुल्क के अलावा वांछित कामगारों की श्रेणी के अनुसार अन्तर्गत हो दिया जाएगा।

(7) रिटेलिंग प्रभारों की अवाधार अधार-दर का समायोजन नहीं किया जाएगा अर्थात् इसके लिए रिटेलिंग प्रभारों की पूरी हेप्ट के बाद अधार दर को पूर्ण टनभार के लिए माना जाएगा।

(8) रिटेलिंग प्रभारों ने अपेक्षा लिफ्ट कारों के लिए टनभार 7 टन/प्रति इकाई माना जाएगा।

(9) रिटेलिंग प्रभारों की अवाधार अधार-दर का समायोजन हेतु किनारे पर अथवा जहाज पर सिभाजित किया जाएगा।

(10) रिटेलिंग प्रभारों की अवाधार अधार-दर का समायोजन हेतु किनारे पर क्रेनों का उपयोग किया जाता है (जहां क्रेनों की उपलब्धता हो) अथवा जहाज की अवाधार अधार-दर का समायोजन हेतु क्रेनों और अद्यतकों वाले भारी पोतों पर मेस्ट्री को लगाया जाएगा।

(11) विंच चालकों/सिग्नलर /टेली क्लर्क प्रति शिफ्ट पोत की श्रेणी में 3 हुकों के लिए एक रिलीवर और 3 हुकों तथा उससे अधिक पर दो रिलीवरों की तैनाती की जाएगी।

(12) प्रति शिफ्ट प्रति पोत पर एक हुक तक के लिए 1 पर्यवेक्षक तैनात किया जाएगा और 2 या उससे अधिक हुक के लिए 2 पर्यवेक्षक लगाए जाएंगे।

मान-2.
निकासी एवं अग्रेशन प्रचालन

कार्गो	प्रति टन लेवी (रुपए)
सुपुर्दगी/प्राप्ति	
(क) सामान्य कार्गो	40.00
(ख) ब्लक कार्गो, अयस्क और टिम्बर/लट्ठे	3.75

शर्तें

- जब सीएंडएफ प्रचालनों के लिए मजदरों की वास्तविक तैनाती की जाती है और इस कार्य के लिए अलग से कोई प्रभार नहीं लिया जाता है, तब लागू होने वाला सीएंडएफ आयात शर्तों और निर्धारित शर्तों के माध्यम से इकट्ठा किया जाएगा।
- उपरोक्त दरों में पीस रेट प्रोत्साहन शामिल नहीं है। सुपुर्दगी/प्राप्ति के पूरा होने के पश्चात पीस-दर प्रोत्साहन का आकलन चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा किया जाएगा और उपर्युक्त सीएंडएफ प्रभारों के अलावा यह प्रयोक्ता द्वारा देय है।
- सीएंडएफ प्रचालनों के लिए पीस-दर प्रोत्साहन के संबंध में उपरोक्त के अलावा 4/-रुपए दंडात्मक प्रति टन का संग्रह किया जाएगा तथा समायोजन चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा आकलन किया गया वास्तविक पीस दर के संबंध में किया जाएगा। देरी के मामले में रकम की वापसी/अदायगी और दंडात्मक ब्याज की अदायगी के लिए समय-सीमा वह होगी, जैसाकि दरों के मान के अध्याय-1 में सामान्य शर्तों में टीएमपी द्वारा निर्धारित की गई है।
- जब कभी भी स्टीवलोर्स द्वारा किसी अतिरिक्त मानव शक्ति की आवश्यकता पड़ती है, शुल्क के अतिरिक्त अपेक्षित कामगारों की श्रेणी के संबंध में वास्तविक मजदूरी उनके द्वारा देय होगी।
- अंतर्र-माल ढोने के प्रचालनों के लिए जैसे कि सीएंडएफ प्रचालन पर लागू होते हैं, वही दर वसूल की जाएगी।
- सामान्य कार्गो की प्राप्ति/सुपुर्दगी के लिए समूहों को विभिन्न स्थानों पर तैनात किया जाएगा और निर्धारित शिफ्ट में विभिन्न नियोक्ताओं के लिए कार्य करेंगे। बहरहाल, बैग वाले माल के लिए शिफ्ट अनुभागों को पूर्व सूचना देते हुए नियोक्ता के अनुरोध पर अलग से 4 मजदूरों को तैनात किया जाएगा।
- जब कभी चेन्नई पत्तन न्यास ने सीधी सुपुर्दगी/ सीधे लदान के लिए अनुमति प्रदान की है, ऐसी मात्रा के लिए सीएंडएफ प्रचालन के संबंध में कोई प्रभार देय नहीं है, जिसकी सुपुर्दगी हुक स्थान से सीधे की जाएगी अथवा चेन्नई पत्तन न्यास के मजदूरों का उपयोग किए बिना सीधे ही जहाज में लदान कर दी जाएगी।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2005/असा.]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai the 29th March, 2006

No. TAMP/36/2005-CHPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trust Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Chennai Port Trust for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

Case No. TAMP/36/2005-CHPT

The Chennai Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 7th day of March 2006)

This case relates to a proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2. The Scale of Rates of CHPT was last revised in October 2002. A proposal for revision of Scale of Rates was filed by CHPT in March 2005. Since the revised tariff guidelines were notified on 31 March 2005, this proposal was returned to CHPT with an advice to review and resubmit its proposal in line with the revised tariff guidelines. In this backdrop, the CHPT filed the proposal for general revision of its Scale of Rates.

3.1. The main points made by the CHPT in its proposal are summarised below:

- (i). The cost statement of each activity has been prepared based on the revised tariff guidelines and the salient points are given below:
 - (a). The operating income and expenditure for the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08 have been projected to increase at 6% overall over the previous year.
 - (b). The surplus generated from container handling, POL and warehouse has been applied to cross-subsidise other deficit activities.
 - (c). Finance and Miscellaneous Income and Expenditure excluding the interest element have been apportioned to all activities / sub-activities.
 - (d). Cash and bank balances have been excluded from the current assets in the computation of working capital and the capital employed is also altered accordingly.
 - (e). Depreciation of the assets has been re-calculated as per the percentage specified in the Companies Act.
 - (f). Return on Capital Employed (ROCE) has been worked out at 15%
- (ii). (a). The wharfage rates for coastal cargo have been fixed at 60% of the normal cargo related charges at the exchange rate of US \$ = Rs.43.52 as on 1 February 2005.
- (b). The hire charges for tugs, cranes and grabs have been proposed by grouping them based on the capacity ranges wherever possible.
- (iii). The vessel related charges have been modified and a single rate has been fixed for port dues and berth hire charges as per the revised tariff guidelines. Likewise, pilotage and shifting charges have been proposed on a three-slab rate basis.

3.2. The percentage of increase in rates for the various activities / sub-activities initially proposed by CHPT are given below:

I. **Cargo related charges**

(a). General Cargo	35%
(b). Cranage and Fork Lift Truck (FLT)	110%

(c).	Iron Ore	110%
(d).	150 tonne floating crane	No increase
(e).	Warehouse	No increase
(f).	POL	No increase
II.	Vessel related charges	
(a).	Berthing & Mooring including water supply	90%
(b).	Port Dues	No increase
(c).	Towage & Pilotage	45%
(d).	Salvage and Divers	60%
III.	Railways	- 140%
IV.	Estates	- 175%
V.	Container handling	- No increase.
VI.	Charges for stevedoring operations and Clearing & forwarding operations	- No increase.

The CHPT also proposed modifications in some of the existing conditionalities and proposed some new conditionalities governing the proposed Scale of Rates.

4. (i). The CHPT vide its letter dated 18 July 2005 communicated the following iron-ore handling charges which were mutually agreed between the CHPT and iron-ore exporters:

- (i). Handling Charge Rs.85 per Metric Tonne (*Existing: Rs.57.96 per MT*)
- (ii). Cleaning charge Rs.2 per Metric Tonne (*Existing: Rs.0.92 per MT*)
- (iii). Special haulage Rs.15 per Metric Tonne (*Existing: Nil*)

The CHPT has further stated that the iron-ore exporters have also agreed for a pollution levy of Rs.5 per MT.

- (ii). Again, the CHPT by its letter dated 17 November 2005 further stated that the MMTC which initially did not agree to the proposed rates, has also agreed to the proposed rates.
- (iii). The Consensus proposal for revision of iron ore handling charges was, however, not agreed by the Federation of Indian Mineral Industries (FIMI) and another user MSPL.

5.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal from the CHPT was forwarded to Chennai Container Terminal Limited and also to the concerned user organisations for their comments.

5.2. The comments received from the concerned user organizations were forwarded to CHPT as feed back information. The CHPT has responded to the comments furnished by the users on its proposal.

6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the CHPT was requested to furnish additional information / clarifications on various points vide our letter dated 29 September 2005. Our queries and the response of CHPT furnished vide its letter dated 12 December 2005 are tabulated below:

Sr. No	Our queries	Response of CHPT
1.	<u>General:</u> (i). The CHPT is requested to furnish an analysis of variation in traffic, income and expenditure between the actuals and projections based on which tariff was fixed for the years 2002-03 to 2004-05 duly indicating the reasons for such variations.	(The comparison of actuals made by the port is not with reference to projections based on which tariff was fixed by TAMP for the years 2002-03 and 2003-04)

	<p>(ii). At the time of the last general revision of its Scale of Rates, this Authority had advised [paragraph No. 16 (xix)] the CHPT to seriously identify areas of cost reduction and take immediate steps to introduce corrective measures. CHPT may indicate the action initiated in this regard and the resultant cost reduction achieved.</p>	Action was initiated to control the expenditure and areas like Overtime, Stores consumption, Repairs & Maintenance were identified for reducing the Operating Expenditure. Accordingly, the Operating Expenditure which stood at Rs.308.01 Crores during 2001-02 has reduced to Rs.270.25 Crores in 2002-03 and to Rs.261.39 Crores during 2003-04.																
2.	<p>Financial/Cost Statement:</p> <p>(i) The CHPT is requested to furnish the following:</p> <p>(a). Cost statement for the year 2002-03 for the port as a whole.</p> <p>(b). Activity/sub-activity wise cost statements for the years 2002-03 and 2003-04.</p> <p>(c). Cost statements for container handling activity for the years 2002-03 to 2007-08.</p> <p>(d). Cost Statements of principal activities for the years 2002-03 to 2007-08.</p> <p>(e). Supply of cargo handling workers for stevedoring and C&F activities may be treated as a separate activity since separate tariff structure is proposed. Cost statement for this activity may also be furnished.</p>	<p>The CHPT has furnished the requisite cost statements.</p> <p>Stevedoring and C&F activities are part of cargo handling activities after merger of DLB with the Port. Hence, they are not treated as separate activity. A separate proposal will be sent shortly.</p>																
	<p>Traffic:</p> <p>(i) The CHPT is requested to provide itemised actual traffic for major commodities/ head in line with the projections in the Five Year/ Annual Plan, and the current/ expected growth.</p>	<p>The CHPT has furnished itemised actual traffic for major commodities for imports / exports with further breakup into liquid bulk, dry bulk and break bulk, TEUs handled for the years 2002-03 to 2004-05 and estimates for the years 2005-06 to 2007-08. The CHPT revised the traffic forecast as follows:</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">In Million Tonnes</th> <th style="text-align: center;">2005-06</th> <th style="text-align: center;">2006-07</th> <th style="text-align: center;">2007-08</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">Projections</td> <td style="text-align: center;">46.00</td> <td style="text-align: center;">48.76</td> <td style="text-align: center;">51.69</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Furnished earlier</td> <td style="text-align: center;">46.00</td> <td style="text-align: center;">48.76</td> <td style="text-align: center;">51.69</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Revised</td> <td style="text-align: center;">49.00</td> <td style="text-align: center;">50.91</td> <td style="text-align: center;">53.96</td> </tr> </tbody> </table>	In Million Tonnes	2005-06	2006-07	2007-08	Projections	46.00	48.76	51.69	Furnished earlier	46.00	48.76	51.69	Revised	49.00	50.91	53.96
In Million Tonnes	2005-06	2006-07	2007-08															
Projections	46.00	48.76	51.69															
Furnished earlier	46.00	48.76	51.69															
Revised	49.00	50.91	53.96															
	<p>Capacity:</p> <p>Please furnish capacity utilisation for the years 2002-03 to 2004-05 and also the assessed capacity of the port as a whole and major facilities for the next three years (2005-06 to 2007-08) considering the capital investment proposed to be made during these years and the productivity improvements expected to achieve.</p>	<p>The port has furnished statements for berth occupancy and utilization of cargo handling equipments for the years 2002-03 to 2004-05. No details for assessed capacity for the years 2005-06 to 2007-08 have been furnished.</p>																

<u>Operating Income:</u>	
	(i). The activity wise operating income as well as total of the operating income do not tally with the figures shown in the draft Annual Accounts for the year 2004-05.
	(ii). As stated earlier, the CHPT has projected an increase of around 5% in the total traffic for the year 2005-06 as compared to the year 2004-05. That being so, the drop in total operating income for the year 2005-06 as compared to the year 2004-05 may be explained.
	(iii). Please furnish, detailed working for computation of estimated operating income for the years 2005-06 to 2007-08.
	(iv) Clause 2.8.3. of the revised tariff guidelines prescribes the treatment to be given to the revenue share/ royalty receivable by a major port. It further stipulates creation of an Escrow account for the stated purpose and application of such fund. The approach followed by the CHPT is not in line with the revised tariff guidelines.
	(v). (a). The CHPT has not furnished the cost statement for container handling activities and hence the flow of cross subsidization from surplus generating activities to the activities, which are in deficit, could not be linked. The basis for apportionment of surplus so generated to the activities / sub-activities which are in deficit may also be explained.
	(b). Clause 2.11.4 of revised tariff guidelines stipulates that cross subsidization shall be restricted with the objective of ultimately phasing it out. The CHPT is, therefore, requested to confirm that the flow of cross-subsidization from surplus generating activities to the activities which are in deficit are restricted at the level obtained at the time of last general revision of its scale of rates in October, 2002.
	(vi). The railway earnings have dropped from Rs.45.51 crores in the year

The proposal was sent to TAMP before compilation of actual accounts based on Revised Estimates for the year 2004-05. Hence the difference. A revised cost sheet is furnished.

Though there is an increase in traffic throughput, the drop in Operating Income is due to reduction in the Oil wharfage from Rs.27/- to Rs.10/- per M.T. as per the agreement entered with CPCL.

The operating income has been estimated with an increase of 6% over the previous year for 2007-08.

The Port has to follow the common frame work of accounting as per the Billimoria Report. The Revenue share / Royalty received from the CCTPL has been accounted separately by allotting a separate account code. This forms part of the Port Operating Income. In view of that creation of separate Escrow account is not considered necessary.

Revised Cost Statement including Container Handling are furnished. (The port has not explained the basis for apportionment of surplus generated to the activities / sub-activities which are in deficit).

The surplus generated from some activities like POL, Warehouse, Port Dues and Container activities has been Cross-subsidized to other deficit activity / sub-activity in order to reduce the deficit thereby reducing the increase in tariff.

The reduction in Terminal Charges is due to lesser movement of coal by railways as a

	<p>2002-03 to Rs.31.72 crores in the year 2003-04 and Rs.29.76 crores in the year 2004-05. It is noticed that the drop in railway earnings is mainly due to drop in Terminal charges. Please clarify the position. This Authority made an observation at paragraph 16 (xi) regarding sending a proposal for revision of railway charges to the Railway Board. Please comment. It may also be explained why this deficit should be continued to be covered by other activities for the 3 years under consideration without attempting to make this activity self-reliant.</p> <p>(vii). This Authority in its Order of October 2002 [paragraph 16 xx(i)] advised the CHPT to correctly classify the lease rentals payable by the private operator CCTL under estate activity. Please confirm whether the lease rentals payable by CCTL is classified under rentable lands & buildings.</p> <p>(viii). The Authority has allowed a flexibility to all the major port trust to reduce the rates prescribed in the Scale of Rates, at their discretion mainly on commercial consideration. Such reduction, if any, affected by CHPT may be listed out and the consequential effect of such concessions granted on growth of traffic may be analysed item wise.</p>	<p>major portion of coal handling has been shifted to Ennore Port Limited.</p> <p>Railway Board, it is informed that Railway Board has not made any significant efforts in this direction. Hence, cross-subsidization has been made in the cost sheet to this activity also.</p> <p>As advised by TAMP, action was already taken to classify the lease rentals payable by the M/s. CCTPL under estate activity from the year 2005-06.</p> <p>As per the flexibility to all the major port trust to reduce the rates prescribed in the SoR, reduction is effected in the case of M/s. CPCL from Rs.33/- to Rs.10/- per MT. Similarly for 20 tonne Gantry Crane the rate has been reduced from Rs.19/- per tonne to Rs.10/- per tonne. (The consequential effect of concession granted on growth of traffic is not explained by the port).</p>
	<p><u>Operating Cost (Port as a whole):</u></p> <p>(i). Break up of operating cost type wise may be furnished in the consolidated as well as activity wise cost statements.</p> <p>(ii). At the time of the past two general revision of Scale of Rates of CHPT, this Authority advised CHPT to follow correct allocation of cost of dredging to the port service and berth hire on the basis of number of days the dredger has worked for each service or the quantity dredged. The CHPT may indicate the method of allocation of cost of dredging followed for the years under consideration.</p>	<p>The Operating Cost for 2007-08 has been projected with an increase of 6% over the previous year (No break-up of operating cost either for the consolidated cost statement or for activitywise cost statements is furnished by the port).</p> <p>The quantity dredged at each berth will differ based on the sludge & its location and the number of days of dredging will also vary accordingly. However, it is mentioned that since the dredging work mainly relates to Dock activity the dredging cost is apportioned to Port Dues, Towage & Pilotage and Berthing & Mooring in equal proportions in cost sheet though it is shown separately under Dredging & Marine Survey in the Annual Accounts.</p>

	<p>(iii). (a). The break up of finance and miscellaneous expenditure and the basis of apportionment of F&M expenditure to various activities / sub-activities.</p> <p>(b). CHPT may clarify whether the contribution to pension fund and gratuity fund are annual contribution to the pension / gratuity fund to meet the current liability of the existing pensioners towards pension payment and future liability towards pension and gratuity of the existing employees based on actuarial evaluation. This position may be clarified with reference to the F & M Expenditure for the years 2004-05 to 2007-08.</p> <p>(c) The nature of prior period income accounted for the year 2003-04 and 2004-05 and prior period charge booked for the years 2003-04 and 2004-05 may be brought out.</p>	<p>The break up of Finance and Miscellaneous (F&M) expenditure is given in the Annual Accounts. The basis of apportionment of F&M expenditure to various activities / sub-activities is as per V.R. Mehtha committee recommendation.</p> <p>The contribution to Pension fund / Gratuity Fund has not been included in F&M expenditure for the purpose of Cost Sheet. It is stated that the contribution to the funds are made based on the requirement under Income Tax Rules, 1962.</p> <p>The accounting for the previous year is due to receipt of Income pertaining to previous year during the current financial year and adjustments made under the Current Assets/Liabilities.</p>
	<p>(iv). (a). The CHPT may furnish the break up of Management and General Overheads and indicate the basis of its allocation to various activities / sub-activities.</p> <p>(b). The allocated Management and General Overheads for the port as a whole.</p> <p>(c). This Authority observed in its Order of October 2002 [paragraph No. 16(xix)] that the Management & General Overhead was 48% of operating cost and advised the port to curtail the Management & General Overhead. But, the allocated Management & General Overhead has shot up to around 60% during the years 2003-04 and 2004-05 and estimated at around 63% for the years 2005-06 to 2007-08. Please furnish the reasons for steep increase in Management and General Overhead and the steps taken to curtail it.</p>	<p>The basis of apportionment of Management and General Overheads to various activities / sub-activities is as per V.R. Mehtha committee recommendation.</p> <p>The consolidated figures of various sub-activities will give the allocated Management and General Overheads for the port as a whole and is furnished in Form III of the formats furnished to TAMP.</p> <p>The increase in Management & General Overhead is due to the following reasons.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ The Annual increase in the Salaries & Wages of the Administrative Staff. ▪ Periodical increase in Electricity Tariff. ▪ Periodical increase in Telephone Bills. ▪ Increase in Audit Fees is due to payment of Audit Fees for conducting Tax Audit as per the Income Tax Act in addition to increase in Audit Fees payable to Government Audit. ▪ Increase in Depreciation Charges due to procurement of New Assets. <p>Other donation / contribution to Tsunami Relief.</p>

	<p>(v). (a). Whether the computation of depreciation for all the years under consideration is as per the revised tariff guidelines.</p> <p>(b). Please furnish a detailed working for computation of depreciation for all the activities separately and the port as a whole.</p>	<p>The computation of depreciation for all the years under consideration is as per the revised tariff guidelines.</p> <p>The detailed working for commutation of depreciation of all the activities separately and the port as a whole has been furnished in the soft copy sent to TAMP on 25.05.2005.</p>
	<p>Capital employed:</p> <p>(i). The CHPT is requested to furnish activity wise details of assets deployed in the facilities. It may also be confirmed that only completed and commissioned assets are shown under capital employed estimates and all condemned and fully depreciated assets are excluded.</p> <p>(ii). The Schedule of fixed assets in the cost statement may be revised by classifying these assets in terms of business assets, business related assets and social obligation assets in terms of Clauses 2.9.5., 2.9.7. and. 2.9.8. of the revised tariff guidelines.</p> <p>(iii). A list of various capital additions proposed to be made in the 3 years under consideration may be furnished. Details of the project/ feasibility reports relied upon for taking such investment decisions may be furnished alongwith the summary of recommendations contained in those reports. An analysis in terms of clause 2.6.3 may be made for each of the capital additions. Anticipated reduction in unit operating cost, additional traffic projected and improvement in operational efficiency due to the proposed additions to the assets may also be furnished.</p> <p>(iv). (a). The CHPT has not furnished the individual components of current assets for the years 2003-04 to 2007-08; nor details of current liabilities have been furnished.</p>	<p>The assets are generally identified with the nature of five principal activities. However where assets are put to use in different activities, the depreciation is allocated to these activities. Where use of assets cannot be identified to any particular activity, the depreciation is apportioned to different activities.</p> <p>All condemned and fully depreciated assets are excluded under capital employed.</p> <p>Those assets that are likely to be commissioned during the year and that portion of asset creation likely to be completed during the year have been taken into account.</p> <p>The port has not furnished the details as required.</p> <p>A list of various capital additions proposed to be made in the 3 years under consideration has been furnished in the soft copy sent to TAMP on 25.05.2005. (The soft copy sent to us on 25 May 2005 does not contain any list. The soft copy contained only additions in respect of mechanical equipment and flotilla proposed for the year 2005-06 and 2006-07 without any details of equipments) (The port has also not furnished details of the project / feasibility report and the analysis in terms of Clause 2.6.3.).</p> <p>The details of current assets and liabilities for the years 2003-04 & 2004-05 are available in the Annual Accounts that was already forwarded to TAMP.</p>

	<p>Please furnish details of working capital keeping in view Clause 2.9.9 of the revised tariff guidelines.</p> <p>(b). The reasons are not explained for the steep increase in the working capital from Rs.44.77 Crores in the year 2003-04 to Rs.130.26 Crores in 2004-05 and estimated at Rs.396.69 Crores, Rs.660.28 Crores and Rs.836.41 Crores for the years 2005-06, 2008-07 and 2007-08, respectively.</p>	<p>The calculation of Working Capital has since been revised and the Revised Working Capital are as follows:</p> <table> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Working Capital (Rs. In Crores)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2003-04</td><td>44.77</td></tr> <tr> <td>2004-05</td><td>78.84</td></tr> <tr> <td>2005-06</td><td>143.03</td></tr> <tr> <td>2006-07</td><td>198.38</td></tr> <tr> <td>2007-08</td><td>272.20</td></tr> </tbody> </table>	Year	Working Capital (Rs. In Crores)	2003-04	44.77	2004-05	78.84	2005-06	143.03	2006-07	198.38	2007-08	272.20
Year	Working Capital (Rs. In Crores)													
2003-04	44.77													
2004-05	78.84													
2005-06	143.03													
2006-07	198.38													
2007-08	272.20													
3.	<p>Scale of Rates (SOR)</p> <p>(1). (i). <u>Definitions - General</u></p> <p>Port limit should be defined as that prescribed in the Government notification issued in terms of the relevant provisions of Indian Ports Act 1908.</p>	<p>The definition of Port Limit is modified as per Indian Ports Act 1908.</p>												
	<p>(2). <u>General Terms and Conditions:</u></p> <p>(i). With reference to the proposed Note iii(a), the CHPT may specify the name of the reference Bank which it proposes to adopt for this purpose.</p> <p>(ii). The proposed Note vi(b) regarding interest on delayed payments / refunds may be updated with reference to the prevailing PLR.</p>	<p>Market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiary or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time is adopted for conversion of VRC.</p> <p>The interest on delayed payments / refunds may be updated with reference to the prevailing PLR. The present interest rate is 13.5% (2+11.5% PLR) is to be adopted as interest rate till further revision as discussed in the user meeting.</p>												
	<p>(3). <u>Chapter-II (Vessel Related Charges):</u></p> <p>(i) Port dues for iron ore vessels and for vessels other than iron ore vessels.</p> <p>(a). The CHPT has proposed to levy port dues on foreign going vessels once in 30 days instead of the present arrangement of levy of port dues on each entry into the port. The reason for the proposed change in frequency is not explained. The financial impact of proposed change in frequency of levy of port dues in respect of foreign going vessels may be brought out.</p> <p>(b). Please explain the reason for withdrawing the separate rate of port dues leviable for other than iron ore vessels of 1000 tonnes or less.</p>	<p>The 30 days clause on levy of Port dues on Foreign going vessels has been amended suitably.</p> <p>A single slab for the Port Dues has been worked out as per the TAMP's revised guidelines and with the consensus reached with Users.</p>												

<p>(4) Berth hire charges:</p> <p>(i). The basis for adopting the existing highest rate of berth hire applicable for over 60,000 GRT for iron ore vessels and other than iron ore vessels may be justified. A detailed working for computation of single rate for berth hire may be furnished along with the assessment of additional revenue accruing at the existing rates due to rationalisation.</p> <p>(ii). Berth hire charges may be prescribed by grouping berths as required under clause 6.5.1 of the revised tariff guidelines. The logic of charging same rate of berth hire charges at the multi purpose berths, container berths, oil berths, etc. is not clear when facilities provided thereat differ.</p> <p>(iii). The CHPT has classified the vessels into two categories viz., Group – I (upto & including 30000 GRT) and Group- II (above 30000 GRT). In respect of Group I vessels, the CHPT has proposed rebate for vessels berthed at Oil berths, Ore berths and container berths. The rebate is presumably for not providing wharf crane at the Oil/ Ore/ Container Berths. When the same rate of berth hire is applied, the reason for not proposing similar rebate to Group-II vessels may be explained. The statement that, berth hire charges proposed at Schedule – II exclude the charges for wharf crane hire leviable for Group – II vessels should be justified with reference to cost details relevant for this category.</p> <p>(iv). Likewise, the proposed rebate towards Night & Holiday charges for Group – I vessels, when berths are managed & operated by private parties has not been allowed for Group II vessels.</p> <p>(v). Please justify with cost details the craneage element of \$13.12 per hour. Likewise, cost details may be furnished for the night and holiday charge component.</p> <p>(vi). The rate for mooring and Old Petroleum Berth may be prescribed based on costing of facilities provided thereat without linking to rates prescribed for other facilities.</p>	<p>The Berth Hire Charges, which was fixed at higher slab, has been modified by taking the average rate and also to ensure the current income generation, which has been accepted by the Users.</p> <p>The Berth Hire Charges have been prescribed by grouping berths as required under Clause 6.5.1 of the revised tariff guidelines in the recent proposal.</p> <p>The rebate clause has been removed at Users request.</p> <p>The rebate clause has been removed at Users request.</p> <p>The rebate clause has been removed at Users request.</p> <p>The rebate clause has been removed at Users request.</p>
---	---

	<p>(vii). With reference to Note (6) please give reasons why CHPT should levy additional berth hire even at berths privatised or berths under BRS or proposed to be privatised.</p> <p>(viii). This Authority in its order of October 2002 (paragraph No. 16 xxxv) advised CHPT to come up with the objective criteria/norms to be followed for issue of notice to vacate the berths. CHPT has not come up with any proposal in this regard so far.</p> <p>(ix). (a). Furnish the reasons for introducing new note (a) to Anchorage fee in the proposed Scale of Rates enlarging the application of this tariff item.</p> <p>(b). Anchorage fees may be prescribed without linking to berth hire charges. There is no justification for requiring a vessel at anchor to pay for craneage element also by linking with berth hire charges.</p> <p>(x). CHPT may consider to incorporate a conditionality in its draft Scale of Rates stating that no berth hire charges shall be payable for the period when a vessel is compelled to idle at berth due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to CHPT.</p>	<p>The Additional Berth Hire is not applicable for BRS operators.</p> <p>CHPT has not given any comments.</p> <p>The note to Anchorage fees has been included to provide clarity. This has been agreed by the Users.</p> <p>This is being examined.</p> <p>The CHPT has not furnished any comments.</p>
	<p>(5). <u>Pilotage:</u></p> <p>(i) A detailed working for computation of 3 slab rates for Pilotage charges may be furnished. Please furnish the estimated traffic of vessels in terms of the size of the vessels, namely upto 30000 GRT, 30001 to 60000 GRT and over 60000 GRT.</p> <p>(ii) Unit rate of pilotage fees for iron ore vessels and other than iron vessels for over 60000 GRT is not in accordance with clause 6.10 of the revised tariff guidelines.</p> <p>(iii) In terms of clause 6.4 of the tariff guidelines, shifting at the request of users does not form part of the composite fee. Shifting element may be separated and unit rate of the composite fee may be reduced correspondingly.</p>	<p>The existing 6 slab rates has been retained for berths other than Iron Ore berths as per users request at the meeting held on 11.11.2005.</p> <p>The Pilotage rate for Iron Ore berths has been modified to three slabs to retain the existing revenue with users consent though it is not in accordance with clause 6.10 of the revised tariff guidelines.</p> <p>The Shifting Charges, which were fixed at higher slab, have been modified by taking the average rate and also to ensure the current income generation, which has been accepted by the Users.</p>

<p>(iv). The proposed shifting charges in three slabs may be justified with cost details.</p> <p>(v). It appears that the unit rate of shifting charges proposed for vessels over 60000 GRT are not in line with Clause 6.10 of the revised tariff guidelines.</p> <p>(vi). This Authority vide Order of October 2002 (paragraph No.LX vi) observed that the rate of rebate for non-supply of water to ships by CHPT required further refinement with reference to cost of water included in the composite rate. The CHPT has, however, maintained the rate of rebate at Rs.40/- per 1000 litres for non-supply of water. Please clarify.</p> <p>(vii). Special Scheme for main line container vessels:</p> <p>(a). Please furnish an assessment report on the functioning of this Scheme and the benefits derived by the port.</p> <p>(b) This Authority in its Order dated 5 June 2003 [paragraph 7(ii)] advised CHPT to review the position with reference to feeder vessels also. General reduction in VRC for other categories of vessel was to be kept in mind while formulating the proposal for general revision of the Scale of Rates. The current proposal of CHPT for general revision of its Scale of Rates, does not contain anything in this regard. Please clarify.</p>	<p>The CHPT has not furnished any comments.</p> <p>The Shifting charges are in line with clause 6.10 of the revised guidelines.</p> <p>The rebate clause for non supply of water to ships has been removed.</p> <p>The Special Scheme for Main line container vessels has been removed as the time period of 2 years from June'03 has expired and also no Main line container vessels have visited Port.</p>
<p>(6). <u>Wharfage Charges:</u></p> <p>(i). This Authority in its Order of October 2002 on the general revision proposal of the Chennai Port Trust advised the CHPT (Para 16 (xxxvii) of the Order) to examine advalorem rate structure and convert some of the regular items into a tonnage based wharfage rate with reference to cost of handling such commodities. It is, however, seen that CHPT has not converted any item of existing advalorem rate into a tonnage based wharfage rate. Further it appears that no rationalisation of the wharfage schedule is attempted. Please review and rationalise the wharfage schedule.</p>	<p>The proposal of the TAMP to convert some of the Advalorem rate structures to tonnage based Wharfage is being examined.</p>

	<p>(ii). Clause 4.3. of the revised tariff guidelines does not exempt "Charcoal of all kinds" from levy of concessional coastal tariff.</p> <p>(iii) Clause 4.3. of revised tariff guidelines exempts POL including crude oil from the purview of concessional tariff. The reason for not prescribing concessional tariff for animal oil, vegetable oils (item No. 22(A), 22(B) may be explained.</p> <p>(iv). Concessional wharfage rates have been prescribed for ores and minerals of all kinds at Sr. no. 26A, 26B and 26C. It may be noted that iron ore does not qualify for concessional tariff in terms of Clause 4.3. of the revised tariff guidelines.</p> <p>(v) With reference to the volume discount scheme, this Authority observed in its Order of October 2002 (paragraph 16 (xxxix)) that the volume discount scheme requires further major commodity wise examination to fine tune it to a scientifically formulated scheme so that it can really act as an incentive to attract additional traffic.</p> <p>(vi). The proposal for levy of inner harbour cleaning charge of Rs.10 per MT in respect of coal and iron Ore handled, in addition to normal wharfage, may be justified with cost details. It may also be explained how the expenditure on this account was covered earlier.</p> <p>(vii). The special port services provided to rail borne goods may be listed out and included as a conditionality in the Scale of Rates. The rate may be justified with reference to cost of providing such special services.</p> <p>(viii). (a). The basis for prescribing the rate of Rs.1592.50 per shift subject to a minimum of Rs.1155/- per half shift or part thereof for wharf crane upto 10 tonnes capacity may be brought out with workings.</p> <p>(b). The CHPT has proposed 181% increase in the existing hire charges for wharf cranes of over 10 tonnes capacity but not exceeding 15 tonnes capacity. The hike proposed in the wharf crane hire charges may be</p>	<p>The concessional coastal tariff has been extended to Charcoal of all kinds.</p> <p>The concessional coastal tariff has been extended to Animal Oil & Vegetable Oil.</p> <p>The wharfage rate for the Iron Ore has been suitably modified by excluding the concessional tariff.</p> <p>The volume discount clause has been removed as per the users request at the meeting held on 11.11.2005.</p> <p>A separate Pollution levy @ of Rs.5/- per tonne in the case of dry bulk cargoes has been proposed with opening of Corpus Fund for the purpose.</p> <p>The increase proposed for the SPSC is as per the consensus arrived at with the Port Users.</p> <p>In the hire charges for wharf cranes, the charges for 5 tonne capacity cranes has been removed due to non-availability of such cranes, and the charges for other capacity cranes has been modified suitably with the users consent in the recent proposal.</p> <p>In the hire charges for wharf cranes, the charges for 5 tonne capacity cranes has been removed due to non-availability of such cranes, and the charges for other capacity cranes has been modified suitably with the users consent in the recent proposal.</p>
--	---	--

	<p>justified with cost details. In this regard, it is relevant here to mention that the CHPT was advised during the consultation process in respect of its proposal for fixation of hire charges for 15 tonne ELL Wharf Crane to recast its proposal bearing in mind the adoption of existing rates in the Scale of Rates for similar capacity equipments and the various points raised by this Authority. The CHPT was also advised to recast the proposal in consultation with users. The CHPT may communicate the action taken in this regard to fix hire charges for capacity for 10 tonnes but not exceeding 20 tonnes.</p> <p>(c). During the last revision of its Scale of Rates in October 2002, the CHPT was advised that it can consider insuring the port equipments and cover the cost of insurance while proposing tariff revision instead of recovering the cost of damage from the user causing the damage. But, the CHPT has not proposed suitable provisions in this regard. Please comment.</p> <p>(ix). During the consultation process of CHPT's earlier proposal filed by it in this regard in August 2004, the CHPT agreed to revise the proposal for fixation of overtime charges for the crew of 150 tonnes floating crane in consultation with the users and file a report of such consultation. Since, the proposed rate and the earlier proposed rate are found to be similar, it appears that the proposal for fixation of fee for working the 150. tonne floating crane during the 2nd and 3rd shifts is not recast by the CHPT. Please comment. The proposed rate may be justified keeping in mind the requisite information called for from CHPT vide our letter No. TAMP/47/2003-CHPT, dated 29 November 2004.</p> <p>(x).(a). Please state the basis for proposing at general note No. 1 to Clause-II of Scale-11 an additional charge at twice the crane hire charge when loads heavier than</p>	<p>A General Insurance Fund is available with the Trust to take care of such damages and hence no insurance cover is made.</p> <p>A revised rate of Rs.10,000/- per shift or part thereof has been fixed as fee for working the 150 tonne floating crane during the 2nd and 3rd shifts with users consent in the recent proposal</p> <p>The proposed charge for Safe Working Load has been removed and new clause has been included in the recent proposal to take care of the situation.</p>
--	--	---

	<p>the Safe Working Load is put on the equipment hired out or on the auxiliary hooks provided to the equipments. Likewise, the proposed minimum charge of Rs.4200/- for the purpose may also be justified.</p> <p>(b). At general note No. 6 to Clause-II of Scale-11, the CHPT has proposed to recover the written down book value of the concerned equipment when it is fully damaged by the user. As stated earlier, the meaning of written down book value may be suitably explained in line with Clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines.</p> <p>(xi).With reference to free days (export), mentioned at Clause No. 1 (a) (i) to Scale-2, revised tariff guidelines prescribes that free period will be exclusive of Customs notified holidays and port's non-working days.</p>	<p>This clause has been modified as "the value as ascertained by an Independent Loss assessor / Valuer appointed by the Trust".</p> <p>The free days (export) clause has been modified as per the TAMP's revised guideline.</p>
	<p>(7). Chapter VI (Miscellaneous Charges):</p> <p>(i). It may please be confirmed whether the proposed licence fee/lease rentals are in line with the revised land policy guidelines issued by the Government. Calculation of licence fees in terms of the guidelines for different zones of land may be furnished.</p> <p>(ii). Most of the conditions included in the Scale of Rates governing conditions for licensing of space for 11 months or upto 3 years or warehouses appear to be reproduction of the licence agreements applicable for such cases. All administrative, management and operation related conditions might be excluded.</p> <p>(iii).The proposed way leave charges at Scale 2 may be justified with reference to lease rent value for the different zones of land through which the pipelines are laid.</p>	<p>The Port has not implemented the New Land Policy (NLP) issued by the Government of India vide its letter no.PT-17011/55/87-PT dt.08.03.2004 as the ChPT has replied the Government by its letter No.C4/1500/2004/T dt.26.07.2005 that the NLP would result in a loss. The implementation of the NLP would be taken up after Government's reply.</p> <p>Same as at 7 (i) above.</p> <p>Same as at 7 (i) above.</p>
	<p>(8). The CHPT has proposed an increase of around 131% towards charges payable for new stevedoring licenses as compared to the existing charge payable. Likewise, it has proposed an increase of around 362% for renewal of stevedoring licenses as compared to the existing charge. Please justify the proposed</p>	<p>The new rate has been fixed based on the Stevedores Association's suggestion and acceptance.</p>

	<p>increases. The unit of charging may also be modified to two years instead of two calendar years.</p>
	<p>(9). Please explain the reason for deleting the existing note under category-1 of Scale-6 of Chapter-VI.</p>
	<p>Since the users have the option to hire equipments from outside even though Trust equipments are available, this note has become redundant and hence removed.</p> <p>(10).</p> <p>(i). With reference to prescription of hire charges for hiring out the tugs upto 40 BP capacity to the outside public of the CHPT, the new tugs Sundaranar and Sekkizhar have been added to the existing fleet. Incidentally, regarding the earlier proposal of the CHPT for fixation of rates for these new two tugs the CHPT agreed to recast the proposal keeping in mind, interalia, adoption of the existing rates in the scale of rates for similar capacity of tugs. It is, however, noticed that the CHPT has proposed an increase of 7.2% over the existing rates for similar capacity of tugs. Please furnish workings for computation of the rates proposed for tugs upto 40 BP capacity.</p> <p>(ii).(a). Please refer to the proposal for fixation of hire charges of tugs upto 40 BP capacity (Item No. 6 of Category-I of Scale-6 of Chapter-VI), grabs upto 5 cubic meter and grabs of 8 cubic meter capacity (Sr. No. 4 & 5 of Category-II of Scale-6 of Chapter-VI), 75 tonne capacity tyre mounted mobile crane (Item No. 6 of Category-II of Scale-6 of Chapter-VI), Survey lauch-IV and DGPS survey instrument (Item No. 7 of Category-II of Scale-6 of Chapter-VI), Pilot launches 'Progress or Muthu and Utility' (Item No. 6(a) of Scale-18 of Chapter-VI). In this context and with reference to the earlier relevant proposals of CHPT on the fixation of hire charges for various equipments/tugs/cranes, this Authority at the joint hearings advised the CHPT to recast its proposals bearing in mind the following points:</p> <p>(aa). Adoption of the existing rates in the scale of rates for similar capacity equipments;</p> <p>(ab). The various points on overheads, utilization, fixing of</p> <p>The revised rates has been fixed based on the TAMP's suggestion of grouping equipment of similar capacity in respect of Grabs and Pilot Launches. As far as 75 tonne Tyre Mounted Mobile crane and Survey Launch-IV & Survey equipments the required details already been furnished vide this office note no.T2/80/12724/2003/A dt.28.12.2004.</p>

	<p>rates based on capacity range, etc. raised in our queries; and</p> <p>(ac). considering the written down capital cost and incremental operating cost and overheads.</p> <p>(iii). The proposed coastal rates for tug of 45 BP capacity and rates for oil pollution vessel 'ANNAM' are not in line with clause 6.1.2. of the revised tariff guidelines. Please modify the proposed coastal rates.</p> <p>(iv). The CHPT has stated that it has considered US\$ exchange rate of Rs.43.52. Applying Rs.43.52 on the existing dollar denominated hire charges for 'Prestige' multipurpose vessel, works out to Rs.13,465.09. The reason for pegging the hire charges of the said multipurpose vessel at Indian Rs.10517.10 may be explained.</p>	<p>The Coastal rates for Annam have been modified in line with clause 6.1.2 of the revised guidelines.</p> <p>The pegging of hire rate for Prestige multipurpose vessel at Rs.10517.10 is as per TAMP's order dt.18.06.2003.</p>
	<p>(11). Item 6 of Scale – 18 of Chapter VI:</p> <p>(i). The 150 tonnes floating crane was in replacement of FC Vaigai. The entry at serial No. 15 prescribing rate of hire for 60 tonne spreader with shackles attached to FC Vaigai may be deleted.</p> <p>(ii). The new entries at serial No. 20 & 21 fixing rate of hire for tipper lorry and gas cutting plant respectively may be justified with cost details.</p>	<p>At sl.no.15 prescribing rate of hire for 60 tonne spreader with shackles attached to FC Vaigai should read as FC Thangam and accordingly it has been rectified in the present proposal.</p> <p>Though the hire rates for Tipper Lorry and Gas cutting plant were available in the 2000 edition they did not find a place. Since the equipments are in use the old rates available in the 2000 scale has been reintroduced.</p>
	<p>(12). Chapter VII (Stevedoring Operations):</p> <p>(i). Please explain the reason for deletion of the existing condition No. 6 to Scale-I from the proposed Scale of Rates.</p> <p>(ii). The introduction of a new condition and rates towards piece rate incentive proposed at serial No. 6 to Scale-I may be justified with cost details. The Line no. indicated may be explained with details.</p>	<p>As discussed in the Joint hearing held with TAMP on 26.10.2005 and in Users meeting held on 04.11.2005 & 11.11.2005 it was decided to take up the issue separately and till then the existing rates may be continued. Hence, a proposal will be sent separately.</p>
	<p>(13). General:</p> <p>(i). The revised tariff guidelines stipulate that tariff should be linked to benchmark levels of productivity. CHPT has not indicated anything about productivity levels to be</p>	<p>The CHPT has not furnished any reply.</p>

	<p>maintained for various operations/services. These may be included in the Scale of Rates and the levels so adopted may be justified.</p> <p>(ii). The action taken by CHPT with reference to clause 7 of the revised tariff guidelines may be explained.</p> <p>(iii). A brief note on surplus manpower, if any, may be forwarded explaining the allocation of such manpower cost.</p> <p>(iv). Please refer to paragraph 4 of our letter of even no. dated 6 June 2005. Since no communication conveying any views of the Board of Trustees of CHPT is received so far, it is presumed that the Board has endorsed the proposal. Please confirm.</p>	
--	---	--

7.1. A joint hearing in this case was held on 26 October 2005 at the CHPT premises. The CHPT and the concerned users have made their submissions.

7.2. It was agreed at the joint hearing that, the CHPT would circulate its revised proposal for general revision of its Scale of Rates including the proposed Scale of Rates among all users for their comments and firm up its revised proposal on the basis of the feed back from the users. The CHPT vide its letter dated 17 November 2005 has intimated the following consensus towards increase in tariff:

(i).	General Cargo	10%
(ii).	Cranage & Fork Lift Truck	20%
(iii).	Berthing and mooring	05%
(iv).	Port Dues	05%
(v).	Towage and pilotage	05%
(vi).	Salwage and Divers	60%
(vii).	Special Port Service Charges	50%
(viii).	Building	NIL
(ix).	Warehouse	NIL
(x).	POL	NIL
(xi).	FC Thangam	NIL
(xii).	Container handling	NIL

7.3. The CHPT has further reported the following position:

(i). In the joint hearing a consensus to increase the land tariff by 20% was arrived at. But, the CCTL and IOC did not agree to increase in the land tariff during the subsequent discussion with port users. The CPSA, further, agreed for 10% increase. No consensus, therefore, could not arrived at on land tariff.

There is no revision in land tariff after 2000. Taking into consideration inflation and the annual escalation of 5% levied on long term allottees, 20% hike, after 4 years is a realistic one. Therefore, TAMP may kindly enhance the land tariff taking into consideration the cost statement submitted by CHPT alongwith the proposal dated 25 May 2005.

(ii). As per the cost statement CHPT had proposed the over time of Rs.27,776/- for the second shift operation of floating crane Thangam and accordingly the port

is collecting the rate from the users for this second shift operation. Since the users unanimously stated in the meeting that the over time is deterrent to bring project cargo and the project cargo is diverted to other nearby ports, CHPT agreed for overtime of Rs.10,000/- for the second shift operation of floating crane Thangam in order to maximize the usage of floating crane.

Port users demanded to refund the second shift charges already collected from them in excess of Rs.10,000/-. In this regard, it is submitted that the port users would have got the actual charge paid to the port reimbursed from the importers / exporters. Any revision, if ordered by TAMP, may not be reaching the importers / exporters. Since the CHPT fixed the nominal rate of Rs.10,000/- to attract the cargo which may or may not yield results as expected, the refund shall affect the port revenue. In view of this, it is requested not to order for refund of the charges collected till notification of rate of Rs.10,000/-.

- (iii). The revision of cargo handling charges are not covered in this proposal. It will be discussed with the port users and submitted to TAMP separately for revision. It is requested that the rate in force may be allowed to be levied till revision of the tariff.
- (iv). The terms and conditions in the Scale of Rates have been discussed in detail and the agreed terms and conditions are included in the draft Scale of Rates.

7.4. It was also decided in the joint hearing that the Hindustan Chamber of Commerce (HCC) would coordinate circulation of the revised proposal of the CHPT for revision of its Scale of Rates among the users for eliciting their comments. Accordingly, HCC vide its letter dated 17 November 2005 stated that it circulated the revised Scale of Rates to the users and a meeting on the revised proposal was held on 11 November 2005 at the CHPT to arrive at a consensus. The main points made by the HCC in its letter dated 17 November 2005 are summarized below:

- (i). Users have taken into consideration the increase in cost of consumables, the additional burden of Rs.20 Crores by way of fringe benefits tax that would have to be borne by the port due to the new Income Tax Act. The port has to have a reasonable surplus to ensure investments in doing upgradation of facilities and infrastructure. Users have decided not to go into merits or demerits of the cost details furnished by the CHPT for each individual activity.
- (ii). The issues where no consensus was arrived are listed below from the minutes of the meeting furnished by HCC:-
 - (a). Levy of berth hire charges after one hour from the time of calling for the pilot instead of 4 hours for after the calling of the pilot.
 - (b). Discounts scheme on main line
The users stressed for continuation of the scheme relating to discounts to mainline container vessels. The port has, however, felt that it is not necessary to include the scheme in the general revision proposal.
 - (c). Wharfage charges for Coal, Coke, Char Coal of all kinds: (Chapter III)
CHPT is collecting Rs.13 per metric tonne as wharfage and Rs.10 per metric tonne towards cleaning charges. Thus making the total to Rs.23 per metric tonne. Minimum rate of wharfage for other bulk commodities is Rs.25 per metric tonne. The CHPT has applied the proposed percentage increase of 10% of Rs.23 per metric tonne. While the users agreed for hike of 10% in cargo related charges the

increase was proposed of Rs.23 per metric tonne and not Rs.26 per metric tonne. There is no consensus on the final rate.

(d). The Licence fee for space allotted under monthly licence and under annual licence (Scale 1 under Misc charges):
CHPT had proposed an increase of 175% over the current rate. Further, the port agreed to reduce the hike to 20% at the joint hearing.

(e). The users felt that since the rate is automatically increased by 5% annually there is no necessity for the port to seek a fresh increase now. CCTL / IOC did not agree for any increase. They felt that the increase should not be applicable to long term allottees. CPSA agreed for a 10% increase. The port insisted for minimum increase of 20%.

(f). Overtime charges for operation of 150T Floating crane in second shift:

Initially the port had proposed Rs.27,776/- has overtime charges for the second shift operation of floating crane. The CHPT has agreed for overtime of Rs.10,000/- for the second shift operation of the floating crane. The disagreement relates to refusal of CHPT to refund the different amount already collected by it. The users demanded that refund of the difference between the rate already collected on adhoc basis and the rate being notified by TAMP.

(iii). There is consensus on the quantum of increase as shown below:

(a).	General Cargo	10%
(b).	Craneage & Fork Lift Truck	20%
(c).	FC Thamgam	NIL
(d).	Warehouse	NIL
(e).	POL	NIL
(f).	Berthing and mooring	5%
(g).	Port Dues	5%
(h).	Towage / Pilotage	5%
(i).	Salvage and divers	60%
(j).	Container handling	NIL.

7.5. The Board of Trustees of the CHPT has approved the revised proposal dated 17 November 2005 in its meeting held on 16 December 2005.

8. After the joint hearing, the HCC, Chennai Port Stevedores Association (CPSA) and Chennai and Ennore Ports Steamer Agents' Association (CEPSAA) have also furnished their written submissions.

9. The HCC vide its letter dated 13 December 2005 informed that no discussion has been held on cargo handling division / stevedoring operations and the validity of the existing rates may be extended till such time the new rates are notified. In the new Scale of Rates, a new conditionality with serial no. 8 has been included which need not be notified.

10.1. The reply furnished by CHPT to our queries was found to be not comprehensive. The CHPT has substantially modified the estimates for the years 2005-06 to 2007-08. The draft Scale of Rates has also undergone modification without explaining the reasons for changes made in some of the conditionalities governing the Scale of Rates. Further, some changes made in the conditionalities were found to be not in line with revised tariff guidelines. The CHPT was, therefore, requested to furnish additional information/clarification arising out of its revised proposal vide our letter dated 27 December 2005. Our queries and the response of the CHPT are tabulated below:

Sl. No.	Our Queries	Response of CHPT
I. (i)	<u>General</u> The CHPT is again requested to furnish an analysis of variation in traffic, income and expenditure between the actuals and	The CHPT has only furnished an analysis of traffic, income and expenditure between the actuals for the year 2002-03 and 2003-

	projections based on which tariff was fixed in October 2002 for the years 2002-03 to 2004-05 clearly deducing net surplus / shortfall after return on capital employed for the respective years.	04 and the projections sent by the port to the Authority for the revision of its tariff in October 2002.																														
(ii)	The CHPT has not furnished its response to any of the general queries vide item No. (xiv) of Annex to our letter of even number dated 29 September 2005.	<p>(a). Regarding linkage of tariff to benchmark levels of productivity, it is stated that the tariff fixed based on the throughput of cargo and the concept of what the traffic can bear. The productivity of the CHPT is reflected in the tonnage handled during the year and the same was furnished in our letter dated 12.12.2005.</p> <p>(b). Contents of Clause 7 of the revised tariff guidelines are noted. It is informed that at present there are no authorised service providers in the CHPT.</p> <p>(c). With reference to surplus manpower it is informed that the total strength of CHPT, which was 10,269 during 2001-02, has been brought down to 8,734 during the year 2004-05 by bringing in Special VRS Scheme.</p>																														
II.	Capacity The CHPT is again requested to furnish assessed capacity of the port as a whole and major facilities for the years under consideration.	Not furnished																														
III. (i).	Financial / Cost Statements Explain the basis on which such apportionment was carried out keeping in view the Clause 2.11.4 of the revised tariff guidelines. Please confirm specifically whether the flow of cross-subsidization from surplus generating activities to the activities which are in deficit are restricted at the level obtained at the time of last general revision of its Scale of Rates in October 2002.	The surplus generated from warehouse, oil handling, port dues and container handling have been cross subsidized to other deficit activities / sub-activities based on the deficit in the respective activities as per the revised tariff guidelines.																														
(ii).	Working for operating income with reference to tariff items and anticipated traffic levels may be furnished instead of projecting income by applying an adhoc increase of 6%.	(The working for computation of operating income furnished by the CHPT indicates only the formula adopted by it for computation of operating income. The statement does not establish the income projections for the year 2005-06 and 2007-08.)																														
(iii).	Additional revenue generation due to the proposed rates may be furnished activitywise / sub-activitywise.	<p>The details of additional revenue generation are as follows:</p> <p style="text-align: right;">(Rs. in crores)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Activity / Sub-activity</th> <th>Proposed % of increase</th> <th>2005-06</th> <th>2006-07</th> <th>2007-08</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>General Cargo</td> <td>20%</td> <td>19.07</td> <td>18.88</td> <td>20.01</td> </tr> <tr> <td>Craneage & FLT</td> <td>40%</td> <td>3.46</td> <td>3.52</td> <td>3.73</td> </tr> <tr> <td>Iron Ore</td> <td>45%</td> <td>19.89</td> <td>19.89</td> <td>19.89</td> </tr> <tr> <td>Berthing & mooring (including water supply)</td> <td>10%</td> <td>3.35</td> <td>3.39</td> <td>3.60</td> </tr> <tr> <td>Towage and pilotage</td> <td>10%</td> <td>6.01</td> <td>6.18</td> <td>6.55</td> </tr> </tbody> </table>	Activity / Sub-activity	Proposed % of increase	2005-06	2006-07	2007-08	General Cargo	20%	19.07	18.88	20.01	Craneage & FLT	40%	3.46	3.52	3.73	Iron Ore	45%	19.89	19.89	19.89	Berthing & mooring (including water supply)	10%	3.35	3.39	3.60	Towage and pilotage	10%	6.01	6.18	6.55
Activity / Sub-activity	Proposed % of increase	2005-06	2006-07	2007-08																												
General Cargo	20%	19.07	18.88	20.01																												
Craneage & FLT	40%	3.46	3.52	3.73																												
Iron Ore	45%	19.89	19.89	19.89																												
Berthing & mooring (including water supply)	10%	3.35	3.39	3.60																												
Towage and pilotage	10%	6.01	6.18	6.55																												

		<table border="1"> <tr> <td>Wharfage</td><td>60%</td><td>8.44</td><td>8.98</td><td>0.58</td></tr> <tr> <td>Land & Buildings</td><td>15%</td><td>0.44</td><td>0.44</td><td>0.40</td></tr> <tr> <td>Total</td><td></td><td>80.88</td><td>81.28</td><td>82.63</td></tr> </table> <p>* The % revision does not include increase in terminal charges.</p>	Wharfage	60%	8.44	8.98	0.58	Land & Buildings	15%	0.44	0.44	0.40	Total		80.88	81.28	82.63
Wharfage	60%	8.44	8.98	0.58													
Land & Buildings	15%	0.44	0.44	0.40													
Total		80.88	81.28	82.63													
(iv).	Creation of a separate escrow account for royalty / revenue share receipts is mandated by the Government policy as contained in Clause 2.8.3. of the revised tariff guidelines. If CHPT does not like to abide by the Government policy, it may take up the issue with the Government for obtaining a specific exemption. In this regard, it may also be clarified whether the Billimoria Report explicitly prohibits creation of any specific purpose escrow accounts / reserve funds.	The port has to follow the common framework of accounting as per the Billimoria Report. The revenue share / royalty received from the CCTPL has been accounted separately by allotting a separate account code. This forms part of the port operating income. In view of that, it is considered that creation of separate Escrow account is not as per the accounting policy of the Port.															
(v).	The CHPT to intimate when the last proposal for revision of Terminal Charges was filed with the Railway Board and the quantum of revision sought. It is not clear why should all commodities bear the burden of cross-subsidisation arising in the context of Railway working which is predominantly relevant for few bulk items.	<p>The revision of Terminal charges is being made by the Railway Board and hence no revision has been sought for Terminal charges in the present proposal of general revision of Scale of Rates. The rate of Terminal charges made by Southern Railway to CHPT for past two years is given below:</p> <p style="text-align: right;">(In Rs.)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Type of Traffic</th> <th colspan="2">Rate per tonne</th> </tr> <tr> <th>2004-05</th> <th>2005-06</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>On traffic including coal in respect of which loading / unloading is done by the consignor / consignee</td> <td>12.92</td> <td>12.50</td> </tr> <tr> <td>On traffic in respect of which loading / unloading is done by the Railways</td> <td>16.93</td> <td>16.38</td> </tr> </tbody> </table> <p>There is reduction in the terminal charges and consequently in Railway income. Revision has been sought only with regard to Haulage and SPS charges which have already been agreed to by users and users consent has already been forwarded to TAMP.</p>	Type of Traffic	Rate per tonne		2004-05	2005-06	On traffic including coal in respect of which loading / unloading is done by the consignor / consignee	12.92	12.50	On traffic in respect of which loading / unloading is done by the Railways	16.93	16.38				
Type of Traffic	Rate per tonne																
	2004-05	2005-06															
On traffic including coal in respect of which loading / unloading is done by the consignor / consignee	12.92	12.50															
On traffic in respect of which loading / unloading is done by the Railways	16.93	16.38															
(vi).	The applicable rate of oil wharfage leviable on CPCL is mentioned as Rs.10/- PMT from 1.4.2005 onwards. However, Rs.33/- PMT is shown in the draft Scale of Rates. If no other oil cargo other than CPCL is anticipated to be handled during the years 2005-06 to 2007-08, the concessional wharfage rate of Rs.10/- PMT may be indicated in the draft Scale of Rates. If the rate of oil wharfage of Rs.33/- PMT with applicable increase is proposed to be maintained as a ceiling rate, then, the estimated income arising out of oil traffic may be suitably shown in the cost statement at the proposed ceiling rate.	<p>The rate available in the Scale of Rates for oil handling is Rs.33/- PMT TAMP is suggesting to change the basic rate itself as Rs.10/- PMT since majority of the cargo is handled by CPCL for whom a concession rate of Rs.10/- is being levied right now. In this context it is pointed out the concession rate is extended based on the powers conferred under Section 111 of the MPT Act, 1963 and as per TAMP Order dated 28.8.2003. Hence there is no proposal to change the basic rate.</p> <p>It is mentioned that the estimated income for oil handling for the years 2005-06 to 2006-07 has been made only by taking the income at Rs.10/- PMT as per the agreement entered with the CPCL.</p>															

(vii).	<p>Operating cost The CHPT has not furnished the break-up of operating cost for each activity in its revised cost statements. Please furnish the requisite details.</p>	<p>The operating cost for the years 2005-06 to 2006-07 has been projected based on the actual operating cost for the year 2004-05 activity-wise / sub-activitywise. (The port has furnished activity-wise / sub-activitywise breakup of operating cost for the year 2004-05.)</p>
(viii).	<p>With reference to apportionment of Finance and Miscellaneous expenditure to various activities / sub-activities, the CHPT is requested to furnish the working of apportionment of different cost items to different activities.</p>	<p>The CHPT has furnished details of apportionment of various cost items to different activities for the year 2004-05.</p>
(ix).	<p>(a). There is around 10% increase in the estimated expenditure in cargo handling activity for the year 2005-06 as compared to the year 2004-05.</p> <p>(b). The estimated expenditure for Railway activity for the year 2005-06 is around 10% more than the actual expenditure for the year 2004-05; and, the Estimates in this regard for the year 2005-06 to 2007-08 are fluctuating. Please clarify and Estimates may be modified in line with Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines.</p> <p>(c). The estimated expenditure for Estate Activity for the year 2005-06 is more by 26% as compared to the actual expenditure for the year 2004-05. Please clarify. The estimated expenditure of Estate activity for the year 2005-06 to 2007-08 may be modified in line with Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines.</p>	<p>Apart from making provision for the normal increase of 6% in the annual increment and VDA, additional provision has been made for the activities as under:</p> <p>(a). Procurement of 2 Nos. Aluminum Gangways and procurement of spares for tippler, LT gear box internals for ship loader.</p> <p>(b). (i). Procurement of stores track materials from Southern Railway. (ii). Replacement of old damaged wooden and RCC sleepers by new PSC sleepers.</p> <p>(iii). Proposal for sending DELHI locomotive for overhauling to Golden rock workshop at Southern Railway.</p> <p>(c). (i). A major repair work is being envisaged for Quarters at Tondiarpet Housing Colony and hence additional provision has been made. (ii). More provision has been made for Maintenance of Lawns & Gardens to make Port the Green belt.</p>
		<p>The projected expenditure is generally in line with Clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines.</p>
(x).	<p>The CHPT is again requested to furnish breakup for civil structures, mechanical equipment and flotilla further classifying these assets in terms of business assets, business related assets and social obligation assets as stipulated in Clauses 2.9.5., 2.9.7. and 2.9.8. of the revised tariff guidelines.</p>	<p>The port is a service oriented organisation and maximization of profit is not the objective of the port as in the case of Corporate Sector. All the assets procured are meant for the port activity. Hence, it is not prudent to classify the asset as business assets, business related assets and social obligation assets as applicable to Corporate Sector.</p>
(xi).	<p>The CHPT is again requested to furnish the details of current assets and current liabilities estimated for the years 2005-06 to 2007-08 in line with the Clause 2.9.9. of the revised tariff guidelines. Further, please clarify the following:</p> <p>(a). It appears that the CHPT has excluded the opening value of land from the Gross Block while furnishing the figures for cost statement.</p>	<p>The current assets and current liabilities cannot be estimated for future years. However, taking into account the various works under progress the Working Capital has been projected.</p> <p>As observed by TAMP the gross block does not include the value of the land</p>

	<p>(b). The cost statement shows additions to the fixed assets for the year 2004-05 as Rs.97.47 Crores against Rs.91.98 Crores shown in the schedule of fixed assets forming part of Annual Accounts for the year 2004-05. Please reconcile the difference and rectify the cost statement.</p> <p>(c). Please furnish the details for Rs.28.42 Crores shown as proposed addition to the fixed assets for the year 2006-07. The CHPT has not responded adequately to our query No. (2) (vi) (c) of our letter dated 29 September 2005. Please furnish requisite details.</p>													
		<p>The difference in the value of fixed assets as per the Annual Accounts and as indicated in the cost statements is due to adoption of different depreciation method. In respect of Annual Accounts, the depreciation has been worked out based on Straight Line Method as per the Accounting Policy of the port. In respect of cost statements, depreciation has been worked out based on the rates provided in the Company's Act as per TAMP guidelines.</p> <p>The CHPT has furnished a statement of work in progress for the years 2005-06 to 2007-08 giving details. The year-wise total amount of work in progress is as given below:</p>												
		<p style="text-align: right;">(Rs. in lakhs)</p> <table border="1" data-bbox="874 703 1316 833"> <thead> <tr> <th data-bbox="874 703 940 747">Sl. No.</th><th data-bbox="874 703 1005 747">Year</th><th data-bbox="874 703 1316 747">Amount</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="874 747 940 790">1.</td><td data-bbox="874 747 1005 790">2005-06</td><td data-bbox="874 747 1316 790">2489</td></tr> <tr> <td data-bbox="874 790 940 833">2.</td><td data-bbox="874 790 1005 833">2006-07</td><td data-bbox="874 790 1316 833">4960</td></tr> <tr> <td data-bbox="874 833 940 877">3.</td><td data-bbox="874 833 1005 877">2007-08</td><td data-bbox="874 833 1316 877">3760</td></tr> </tbody> </table>	Sl. No.	Year	Amount	1.	2005-06	2489	2.	2006-07	4960	3.	2007-08	3760
Sl. No.	Year	Amount												
1.	2005-06	2489												
2.	2006-07	4960												
3.	2007-08	3760												
(xii).	<p>Depreciation:</p> <p>Please furnish detailed computation of estimated depreciation for the years 2005-06 to 2007-08 in line with clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines.</p>	<p>The computation of depreciation for all the years under consideration is in line with Clause 2.7.1. of the revised guidelines. The year of 2004-05 was taken as the base year and the depreciation as per Companies Act has been worked out. The depreciation for 2004-05 as per accounts is Rs.24.96 crores whereas as the depreciation for 2004-05 as per Companies Act is Rs.32.18 crores. Similarly the depreciation for other years have been worked out.</p>												
IV.	<p><u>Scale of Rates</u></p> <p>(i).</p> <p>The rate of penal interest does not seem to have been updated in line with prevailing PLR of State Bank of India.</p>	<p>The rate for penal interest has already been updated. The present rate is 13.5% (2+11.5% PLR), which is to be adopted as interest rate till further revision as discussed in the user meeting.</p>												
(ii).	<p>Clause 6.5.1. of the revised tariff guidelines stipulate that berth hire charges shall be prescribed with rebate for major components of services / facilities not provided. It is note worthy that Scale – 9, Chapter – III (Cargo related charges) of the draft Scale of Rates specify that berth hire includes use of one wharf crane. That being so, the reasons for withdrawing the existing conditionalities of governing</p>	<p>While rationalizing per GRT rate of berth hire charges the users' requested to remove the rebate Clause and Night & Holiday charges and accordingly fix the per GRT rate. Therefore the per GRT rate berth hire charges has been fixed removing the rebate clauses. Therefore the users will pay the prescribed berth hire charges whether they use the wharf crane or not.</p>												

	The rebates for non-provision of wharf crane from the proposed Scale of Rates may be brought out. A suitable conditionality for allowing rebate when wharf crane is not provided by the port at the berths may be proposed.	
(iii).	The CHPT has deleted the existing list of services provided at its berths. Please specify in the Scale of Rates the services provided at the berths.	The berth hire charges has been fixed at single rate by the combining different services i.e., wharf crane and Night & Holiday charges etc., and also the relevant rebate clauses have been removed with users consent. It is felt that there is no need to specify explicitly a list of services provided at berth.
(iv).	As already brought out, a conditionality in the Scale of Rates stating that no berth hire charges shall be payable for the period when a vessel is compelled to idle at berth due to breakdown of port equipment or power failure and any other reasons attributable to CHPT will be introduced. The CHPT may offer its comments, if any.	The vessel brought into port are turned around at the earliest as to accommodate other vessels. Whenever a vessel is compelled to idle at berth due to breakdown of port equipment or power failure and any other reasons attributable to CHPT, waiver is allowed with competent authority and as such it is felt that there is no need to include a specific conditionality in the Scale of Rates.
(v).	With reference to levy of additional berth hire charges on vessels which occupy the berths of CHPT for more than four hours after completion of the vessel working, the CHPT has agreed that additional berth hire is not applicable for BRS operators. Likewise, additional berth hire charges should not be applicable for vessels visiting the berths under BOT arrangement. A suitable conditionality in this regard may be proposed in the draft Scale of Rates.	Additional berth hire charges are applicable for BRS operators as well as in BOT arrangements as the Trust is rendering the marine service and collecting the vessel-related charges.
(vi).	Scale-9, Chapter-III (cargo related charges) of the draft Scale of Rates specify that berth hire includes use of one wharf crane. The proposed anchorage fee has linkage to the proposed rate of berth hire charges. As already stated by us, there is no justification for requiring a vessel at anchor to pay for craneage element also. If the agreed hike of 5% on berth hire charges is applied there will be an automatic hike in the rate of anchorage fees. The CHPT is, therefore, is requested to furnish the craneage element for use of wharf crane included in the proposed berth hire charges.	Since the berth hire charges have been rationalised as a single composite rate, the percentage rate of increase will apply to anchorage fees also which has been agreed to by the users.
V. (i).	Pilotage <u>Pilotage fee for iron ore vessels</u> Though CHPT has proposed three slabs of rates under this category as base rates, the differentials for second and third slab have not been maintained as required under clause 6.10 of the revised tariff guidelines. Please modify the base rates for second and third slabs in line with the revised tariff guidelines.	The Port proposed a three slab rates in line with the Clause 6.10 of the revised guidelines on 25.05.2005. However, this was not accepted to by the users and consequently based on the out come of the meetings held with the users, the present three slab rates have been proposed with the users consent.
(ii).	The existing pilotage fee included one shifting operation. In the revised tariff	

	<p>guidelines (Clause 6.4), one shifting operation is eliminated. Therefore, the effective increase in the fee for the composite pilotage service will be more than 5%. The CHPT is requested to identify and state the shifting component in the proposed base rates of pilotage fee for iron ore vessels and non-iron ore vessels.</p>	<p>The pilotage fee includes one shifting at users' request for Hot move as decided in the users meeting though not in conformity with Clause 6.4 of the revised guidelines.</p>																																														
(iii).	<p>The rationale for incorporating a new conditionality No. (vii) in note 4 to Schedule 4.1. (shifting charges) to define port convenience may be explained.</p>	<p>The new Clause has been introduced based on user's request.</p>																																														
(iv).	<p>The reason for proposing a higher rate of wharfage for coal, coke and charcoal of all kinds in the wharfage schedule as compared to the existing rates may be explained.</p>	<p>At present the basic wharfage rate is Rs.13/- PMT and the additional levy for coal handling is Rs.10/- PMT. Both these elements have been put together and a rate of Rs.23/- has been arrived at. The same has been agreed by the port users and their consensus has been conveyed to TAMP vide HCC letter dated 17.12.2005.</p>																																														
(v).	<p>Though the CHPT has proposed a new tariff item of pollution levy at Rs.5/- PMT for handling iron ore through the MOHP, it anticipates traffic of other new dry bulk cargo creating pollution and accordingly has introduced a new conditionality in this regard. In this context, the CHPT is requested to furnish year- wise traffic of anticipated dry bulk cargo creating pollution and estimated income out of pollution levy for the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08.</p>	<p>Details of dry bulk cargo anticipated to be handled (In lakh tonnes)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Particulars</th> <th>2005-06</th> <th>2006-07</th> <th>2007-08</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fertilisers</td> <td>2.80</td> <td>2.94</td> <td>3.12</td> </tr> <tr> <td>MOP</td> <td>7.20</td> <td>7.56</td> <td>8.01</td> </tr> <tr> <td>Phosphate</td> <td>2.41</td> <td>2.53</td> <td>2.68</td> </tr> <tr> <td>Coal</td> <td>79.16</td> <td>75.00</td> <td>79.50</td> </tr> <tr> <td>Sulphur</td> <td>0.99</td> <td>1.04</td> <td>1.10</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Iron Ore</th> <th>75.00</th> <th>75.00</th> <th>79.50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>Other ores</th> <td>53.40</td> <td>37.17</td> <td>39.40</td> </tr> <tr> <th></th> <td>202.96</td> <td>201.24</td> <td>213.31</td> </tr> </tbody> </table> <p>The estimated income out of pollution levy is as follows:</p> <p>(Rs. in lakhs)</p> <table> <tbody> <tr> <td>2005-06</td> <td>-</td> <td>1014.80</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>-</td> <td>1006.20</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>-</td> <td>1066.55</td> </tr> </tbody> </table>	Particulars	2005-06	2006-07	2007-08	Fertilisers	2.80	2.94	3.12	MOP	7.20	7.56	8.01	Phosphate	2.41	2.53	2.68	Coal	79.16	75.00	79.50	Sulphur	0.99	1.04	1.10		Iron Ore	75.00	75.00	79.50	Other ores	53.40	37.17	39.40		202.96	201.24	213.31	2005-06	-	1014.80	2006-07	-	1006.20	2007-08	-	1066.55
Particulars	2005-06	2006-07	2007-08																																													
Fertilisers	2.80	2.94	3.12																																													
MOP	7.20	7.56	8.01																																													
Phosphate	2.41	2.53	2.68																																													
Coal	79.16	75.00	79.50																																													
Sulphur	0.99	1.04	1.10																																													
	Iron Ore	75.00	75.00	79.50																																												
Other ores	53.40	37.17	39.40																																													
	202.96	201.24	213.31																																													
2005-06	-	1014.80																																														
2006-07	-	1006.20																																														
2007-08	-	1066.55																																														
(vi).	<p>The CHPT has enhanced the existing charges for handling iron ore through MOHP in consultation with the users. Though the quantum of rebate for manual handling of iron ore is maintained at 40% of the proposed rates, the resultant rebate in rupee terms needs to be enhanced correspondingly.</p>	<p>The rebate for manual handling of iron ore at 40% of the proposed rates in rupee terms has been modified as suggested.</p>																																														
(vii).	<p>The CHPT was requested to list out the service provided to levy special port service charges on rail borne goods passing through the ports and include it as a conditionality. The port has not responded.</p>	<p>This is levy collected in addition to Haulage for all Rail Borne Goods for other maintenance.</p>																																														
(viii).	<p>The CHPT has maintained the existing rate of hire charges of wharf cranes (Scale – 9) relating to 10 tonne capacity as base rate whereas it has enhanced the existing hire charges of wharf cranes over 10 tonne capacity and below 15 tonne capacity and stated as the base rate. Please clarify.</p>	<p>It is stated that the Trust does not have wharf crane below 10 tonne capacity and accordingly the revised rates have been proposed by grouping of equipments including the new 15T ELLW cranes with users' consent.</p>																																														

(ix).	<p>(a). CHPT has stated that the port has not implemented the revised Land Policy announced by the Government and it has referred the matter to Government. The implementation of the Land Policy will be taken up after reply from the Government as stated by the CHPT. That being so, the introduction of a new note 3 to Scale 1 under Chapter VI and the proposed hike in rates may be justified.</p> <p>(b). Likewise, modification to the existing conditionality No. 1 to Scale-I of Chapter VI may be justified.</p>	<p>(a). Though clarification has been sought from Government with regard new Land Policy, the new Clause has been introduced as a deterrent to store cargo in the open area beyond the specified / requested period and to enable quick clearance of cargo from Port premises with consequent pollution control.</p> <p>(b). No change made in conditionality No.1 to Scale-I of Chapter-VI. The existing condition has been retained.</p>
(x).	<p>With reference to fixation of hire charges for grabs up to 5 cubic meter, grabs of 8 cubic meter capacity, 75 tonne tyre mounted mobile crane, survey launch and DGPS survey instrument, CHPT was requested to furnish the working for fixation of charges of these equipments. However, the CHPT has not furnished the requisite working. Without the cost analysis, it may not be possible for this Authority to approve the proposed rates.</p>	<p>The port has furnished the calculation sheets for 75 tonne tyre mounted mobile crane, grabs and survey launches which do not support the proposed rates.</p>
(xi).	<p>With respect to the proposed hire charges for the pilot launches Progress, Muthu and Utility the CHPT was earlier advised by this Authority to fix the hire charges depending on the capacity of the equipments / appliances rather than by individual name. The detailed workings for fixation of hire charges for the pilot launches in reference were also requested keeping in view the various points raised by us in our earlier letter No. TAMP/44/2004-CHPT, dated 5 November 2004. However, the CHPT has proposed the same rate proposed by it earlier. No workings for arriving the proposed rate is furnished by CHPT. In the absence of requisite details it may not be possible for this Authority to approve the proposed rates for pilot launches.</p>	<p>The working sheet for Pilot Launches of Progress, Muthu & Utility have already been forwarded to TAMP vide CHPT proposal T2/69/11094/2003/A dated 25.8.2004. We have replied to the queries made by TAMP vide CHPT note of even no dated 5.1.2005.</p> <p>It is also mentioned that the original hire rate of US \$ 146 for foreign vessel has been retained in the latest proposal and only the coastal rate has been modified as 60% as per the guidelines.</p>

10.2. The CHPT has subsequently furnished the following clarifications vide its letter dated 27 January 2006:

A. Clarifications on points with reference to earlier Orders passed by the TAMP and revised tariff guidelines.

- (i). Though port trust has invested substantial amount for creation of infrastructure to facilitate on-shore and off-shore for handling of cargo and vessels, a separate account to account for the royalty receipts from CCTL and expenditure thereto has not been maintained, but a separate account code is being maintained in this regard to account for the royalty receipt from CCTPL. However, a separate yearwise Escrow account shall be maintained to account for the royalty receipts from M/s. CCTPL and the infrastructure development expenditure and furnished to the TAMP in the next revision.
- (ii). As regards inadequacy of railway income to meet the expenditure related to railway activities, port trust requested Indian Railway to enhance the terminal charge accordingly. But, Indian Railways unilaterally ex parte reversed the

increase in terminal charge. Though port trust has taken up the issue with the Indian Railways, no action has been taken by the Indian Railways to enhance the terminal charge. Since port trust depends upon the Indian Railways for its cargo evacuation, no drastic steps could be taken in this regard except mutual settlement with the Railway. However, the port shall take up the issue with Ministry of Shipping, Road Transport & Highways to take up with the Railway Board since there is no response from Railway Board.

- (iii). Since the royalty receipt from the CCTPL shall only be credited to the Escrow account and other charges such as land rental etc., paid to the port trust shall be taken to the respective of head of accounts such as Estate Rentals, it is noted to follow the principle in the next revision.
- (iv). The observation of the Authority as regards apportionment of dredging expenditure to different activities is noted and shall be followed in the next revision.
- (v).
 - (a). The value of land may be included in the capital employed.
 - (b). Since Chennai Port Trust is a very old port and the asset registers are being updated to meet the Income Tax requirement and it may take some time for completion, the business related assets such as hospital and port quarters may be around Rs.10 Crores.
 - (c). On account of investment estimated for the year 2006-07, there may be an increase in productivity by 5%.
 - (d). The assets handed over to CCTPL have been excluded from the capital employed.
 - (e). Our earlier reply is reiterated with reference to working capital requirement for future.
- (vi). Berth hire charges include use of one wharf crane. The CHPT has not prescribed rebate for non-provision of wharf crane. Earlier, the CHPT clarified that the users requested to remove the rebate clause while rationalising the berth hire charges. The users shall pay the berth hire charges whether they use the wharf crane or not. However, necessary provision for rebate for non-use of wharf crane may be incorporated as per the guidelines.
- (vii).
 - (a). As regards the proposed anchorage fee as a percentage of the applicable berth hire charges, it is requested to quantify the anchorage fee as US\$.0.0011 per GRT per hour towards anchorage fee within the enclosed harbour and US\$. 0.0006 per GRT per hour for outside the enclosed harbour for foreign going vessels. As regards coastal vessels, the anchorage fee of Rs.0.0288 per GRT per hour within the enclosed harbour and Rs.0.0144 per GRT per hour outside the enclosed harbour.
 - (b). The anchorage fee has been delinked from the berth hire charges and quantified as above.
- (viii).
 - (a). The issue of rationalization of slabs and rates of marine charges as per the revised guidelines was discussed with the port users and they stated that the fixation of slab and rates for the marine charges as per the new guidelines shall affect the smaller vessels heavily which the vessel / trade could not able to bear. Therefore, the slabs for non-marine vessels was not revised as per the new guidelines and the proposed increase of 5% was unanimously agreed over the present rate. As regards the iron ore vessels the users agreed to revise the slab as per the guidelines but deviated from the guidelines as regards the tariff structure. The port has no objection to continue the old slabs as regards iron ore vessels and provide the increase of 5% thereon as

unanimously agreed. The port may pursue the steamer agents to revise the slab structures and fixation of tariff as per the new guidelines in the next revision.

(b). While reaching at the consensus, the issue of non-inclusion of one shifting in the pilotage fees as per the new guideline was discussed and accordingly, the original proposal to increase the pilotage by 15% was reduced and the consensus of 5% was arrived at. Hence, the general condition 1 of scale 3.2. may be modified accordingly.

(B). Clarifications on information sought and not furnished by the CHPT

(i). The capacity of the port for the year 2005-06 has been estimated at 41.5 million tonnes. During the year 06-07 and 07-08 there is no addition of berth to augment the capacity. However, infrastructure such as road for quicker evacuation of cargo, pavement of transit area and replacement of railway track and creation of additional stacking yard are being taken up during the said two years. On account of this throughput of port may increase marginally by 5%. Hence the capacity for the year 06-07 may be around 42.5 million tonnes and 44 million tonnes for the year 07-08.

(ii). The income has been calculated taking into consideration the cargo mix and the tariff in force.

(iii). Since other companies such as IOC etc., are also handling around 0.5 million tonnes of finished petroleum products, in the scale of rate it may be indicated that the Rs.10 per metric is applicable to CPCL only. Rs.33 per metric tonne shall be applicable for parties other than CPCL. The income estimation has been made based on the rate applicable to the cargoes as per the consignors.

(iv). As regards the hire charges of grabs, mobile crane, survey launch and pilot launch after discussion with the port users the consensus has been arrived. As per the provision of new scale of rate the users are free to bring their own equipment despite availability of port equipment. Hence, the rate shall not affect the port users. Since it is a consensus the proposed rates may be approved.

(v). Chennai port has taken a decision for implementation of the new Land Policy and accordingly, the terms and conditions to the allotment of land has been revised and intimated in the letter dated 17 January 2006, which may kindly be incorporated in the new scale of rates. The Government guidelines shall be applicable to the land inside and outside the port area and in this regard the port letter dated 21.01.06 is hereby withdrawn.

In the revised terms and conditions it may be clearly incorporated that the port shall allot lands for 11 months and renew it following the Land Policy guidelines and resort to tender procedure in the event of request from more than one party for the same land. On the issue of way leave charges it is submitted that the port has a single land rate for the total land and there is no zonal rate.

(vi). During the last unusual heavy rain the entire marshalling yard and railway track connecting the port yard and the railway exchange yard was fully inundated. Hence, there is necessity to relay the railway line phase wise and do major repair and maintenance to ensure there is no derailment. In view of this the expenditure appears to be very high compared to previous years.

10.3. The CHPT vide its letter dated 17 January 2006 informed us that the port has decided to implement the Land Policy guidelines announced by the Government in March 2004. Subsequently, the CHPT vide its letter dated 21 January 2006 stated that it has referred the issues relating to Land inside Custom bound area to the Government since there is a financial loss on account of implementation of the policy guidelines. The port, therefore, requested that the conditionalities relating to the land outside Custom bound area be approved. The CHPT, however, withdrew its letter dated 21 January 2006 and stated that the Land Policy

guidelines shall be applied to the land inside and outside the Custom bound area and requested to incorporate the terms and conditions of allotment of land proposed by its letter dated 17 January 2006 in the Scale of Rates.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

12. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The port and the users have revisited the port's proposal in its entirety and have reached a consensus on most of the tariff items barring a few areas. The CHPT and the user organisations deserve to be complimented for evolving a consensus joint proposal. This joint proposal is taken up for consideration.
- (ii). Many issues on its initial proposal required clarifications from the CHPT. Even though the consensus proposal was before this Authority for consideration, it is necessary for us to ensure that the proposal conforms to the accepted 'cost plus' principle followed and the conditionalities in the Scale of Rates reflect the position envisaged by the tariff guidelines. It is noteworthy that the HCC has categorically asserted that the consensus in tariff increase was reached relying on the cost position reported by CHPT without any independent scrutiny by them. It cannot be argued that consensus proposal need not be subject to any detailed scrutiny before approval. Though this Authority is aware that a regulator should only attempt to mimic the market and should not have any reservation in accepting what has been agreed in the market following a due consultation approach, it is equally responsible to ensure that such consensus was not reached based on mistaken facts and inadequate information. A coordinated action of the port would have perhaps expedited the process of finalisation of this case.
- (iii). The last review of the Scale of Rates of CHPT was made in October 2002 relying on the estimated cost position for the years 2002-03 and 2003-04. The CHPT has operated its facilities during the years 2002-03 to 2004-05 at the tariff level approved in October 2002. Clause 2.13 of the revised tariff guidelines mandates this Authority to review the actual physical and financial performance of the major port at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. The comparative position furnished by CHPT was with reference to estimates furnished by it and not the position approved by this Authority. Therefore, an analysis was attempted by us based on the information available. The 15% upward revision in iron ore handing charges and 20% hike in vessel related charges approved in October 2002 by this Authority was applied to the estimated income (before adjustment of tariff) for the years 2002-03 and 2003-04 for a meaningful comparison and the following position is seen to emerge:
 - (a). The CHPT has handled around 27% more traffic than the estimated level during these two years; and, therefore, the operating income is more than the estimated level. Since there is marginal increase in operating cost with reference to the estimated level, the port has earned a total net surplus (before ROCE) of around Rs.123 crores in these two years as against the estimated net deficit of around Rs.47.48 crores for the relevant two years. The port has operated its facilities for the year 2002-03 and 2003-04 at a capital employed level of Rs.588.41 crores and Rs.507.02 crores respectively against the estimates of capital employed of Rs.332.42 crores and Rs.336.56 crores for the relevant years relied upon by this Authority. Considering the actual traffic of 33.69 million tonnes and 36.71 million tonnes for the years 2002-03 and 2003-04 respectively, the CHPT has made an average net deficit (after ROCE) of Rs.5.13 crores as against the estimated average net deficit of around Rs.64 crores for these two years (2002-03 & 2003-04).

(b). As stated earlier, the CHPT has operated its facilities during the year 2004-05 at the tariff level approved in October 2002 with a capital employed of Rs.606.33 crores. Considering the Return on Capital Employed at 17.50% applicable for the year 2004-05 and reckoning with the capacity utilisation at 100% for the year 2003-04, the computation reveals a net deficit (after ROCE) of Rs.36.78 crores. Since the CHPT maintained the operating expenditure more or less at the estimated level, the increase in the estimated operating income has enabled the CHPT to narrow the gap in the estimated deficit position. The CHPT has estimated a net deficit (after ROCE) to the tune of around Rs.42 crores for the year 2005-06.

It is to be noted that the higher level of investments reported by the CHPT in its facilities during the years in reference remains unexplained. While the CCTL has highlighted the need for allocation of sufficient funds for development of infrastructure facilities, the CEPSAA has pointed out the poor usage of some of the newly acquired port equipments. Nevertheless the actual capital employed position is relied upon without effecting any moderation.

(iv). The revised tariff guidelines stipulates a tariff validity cycle of three years. The tariff proposal initially filed by the CHPT in May 2005 contained projections for three years (2005-06, 2006-07 and 2007-08). The modified proposal subsequently filed by the port in November 2005 also contained the projections for the said three years. The port based on our queries has subsequently revised the cost statements. The revised cost statements sent to us also contained projections upto the year 2007-08. The current financial year (2005-06) is drawing to a close and the CHPT is operating the facilities in the current financial year at the existing rates. In view of this position, the amended cost statements furnished by the CHPT are considered in this analysis, subject to a truncated tariff validity period of two years.

(v). The port has, subsequently modified its traffic projection for the years 2006-07 and 2007-08 at 50.91 million tonnes and 53.96 million tonnes respectively as against its earlier estimates of 48.76 million tonnes and 51.69 million tonnes for respective years. The traffic projections furnished by CHPT are relied upon for the purpose of this analysis. However, if any undue advantage is found to have accrued to the CHPT due to wrong estimation, adjustment will be made in the tariff at the time of next review of tariff in line with the revised tariff guidelines.

(vi).

- (a). The estimated iron-ore traffic for the year 2007-08 is at a level higher than the estimated traffic for the year 2006-07. Despite the anticipated increase in traffic, the CHPT has maintained the same level of estimated income for the years 2006-07 and 2007-08. The cost statement is, however, updated with the estimated income projections for the year 2007-08 separately furnished by the CHPT.
- (b). There is drop in the estimated POL income for the years 2005-06 to 2007-08 as compared to the actual POL income realized for the year 2004-05 due to reduction in wharfage effected based on a mutual agreement between CHPT and CPCL. The CHPT has clarified that it has estimated the income based on the rate applicable to the cargos of relevant consigners. The port has not furnished detailed working of income, despite reminders. The position reported by the CHPT is relied upon in this analysis, subject to verification of actuals at the time of the next review.

The existing ceiling rate of wharfage on POL is Rs.33/- per 1000 liters. The CHPT proposes to maintain the existing rate of Rs.33/- as the ceiling rate as the rate of Rs.10/- will be applicable only on CPCL cargo. This Authority is inclined to accept the differential position in view of the specific MOU arrangement between the port and CPCL.

(c). The CHPT receives revenue share from the private terminal operator, CCTL. Creation of a separate escrow account for revenue share receipts is mandated by the Government policy as contained in Clause 2.8.3. of revised tariff guidelines. Initially the CHPT showed reservations on maintaining an escrow account arguing that it is not as per the accounting policy of the port. On being pointed out about the government policy guidelines in this regard, the CHPT has agreed to create and maintain such an escrow account for recording inflows of royalty receipts from private operator and the outflows to meet expenditure on account of infrastructure development.

The port has confirmed that it does not have surplus labour. Since it will not require to meet the cost of surplus labour from the revenue share income, atleast 50% of the royalty receipts is to be transferred to the escrow account. Therefore, the remaining 50% of the estimated royalty receipts is taken as current income for the respective years under consideration. The CHPT should utilise the accruals in the escrow account in the manner prescribed in the revised tariff guidelines and furnish the details of the transaction in the escrow account (to be) maintained by it during the next general review of its tariff.

After setting aside 50% of the royalty receipts to the escrow account (to be) maintained by the CHPT, the balance 50% royalty receipt is applied to cross-subsidise the deficit making activities of the CHPT. In the existing arrangement, cargo handling, marine services and railway activity are in deficit. Under the main activity of cargo handling, the sub-activities of general cargo including storage, craneage & FLT, FC Vaigai/ Thangam and iron ore are in deficit. In marine services, berthing & mooring is the only activity which is in deficit.

The iron ore activity shows an average deficit of 51.57%. Rates of iron ore handling activity need to be revised to bring them closer to the cost of rendering service. The CHPT has proposed an increase of 46.65% in consultation with users, which is closer to the average deficit. In view of this position, the revenue share related income is not considered for allocation to the iron ore handing activity. In respect of other deficit making activities, the allocable portion of revenue share income is apportioned to the other deficit making activities in the ratio of the deficit of the respective activity to the aggregate deficit.

(d). The estimated railway earnings is less than the level of actual income realised in the year 2002-03. The reduction in railway earnings is mainly due to drop in terminal charges. The CHPT has explained that there is reduction in the rate of terminal charges reimbursed by the Railways to the port. It appears that the efforts taken by the CHPT subsequently with the Indian Railways have not yielded the desired result. The burden of cross-subsidisation arising in the context of Railway working is borne by other commodities / activities which may not use railway services of the port. Bearing in mind this position, and as agreed by it, the CHPT should take up the issue with appropriate authorities for necessary correction in the rates.

(e). At the time of the last revision of tariff in October 2002, this Authority advised the CHPT to correctly classify the lease rentals receivable from the private operator CCTL under the Estate activity. The CHPT has stated that it has already taken action to classify the lease rentals receivable from CCTL under Estate activity from the year 2005-06. However, the Budget estimate (2005-06) does not reflect the position reported by the CHPT. In the absence of any other information available for the subsequent years 2006-07 and 2007-08, the lease charges receivable from CCTL estimated by the CHPT for the year 2005-06 is considered for classification under Estate activity for the

subsequent years 2006-07 and 2007-08 reckoning with the escalation factor in lease rental. This is done for the purpose of proper allocation of income under the relevant head and should not be construed as any value judgement passed by this Authority in the dispute between CHPT and CCTL which is reportedly referred to arbitration. Accordingly, the estimated income under Estate activity for the year 2005-06 to 2007-08 is modified with corresponding reduction in the container handling activity.

- (f). Despite repeated request for detailed working for computation of estimated operating income, the CHPT did not furnish any such working excepting a confirmation that the port has considered the cargo mix and tariff in force in the computation of income. Information furnished by the CHPT is not found to be sufficient for verification of the accuracy of estimated income. Subject to the adjustments required in the estimated income as explained in the earlier paragraphs, the operating income as estimated by the CHPT is considered for the purpose of this analysis. At the time of the next review, if it is found that the actual estimated income varies widely from the estimates furnished, the additional accrual will be set-off against future tariff revision in line with the revised tariff guidelines.
- (g). According to the revised tariff guidelines coastal cargo / container / vessel related charges should not exceed 60% of the normal cargo / container / vessel related charges. Importantly, the revised guidelines do not permit restatement of coastal rates with reference to prevailing exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates.

The CHPT has proposed concessional tariff for coastal vessels / cargo not exceeding 60% of the tariff prescribed for normal cargo / container/ foreign-going vessels in line with the revised tariff guidelines. While prescribing the concessional tariff in respect of vessel related charges, the CHPT has considered the exchange rate of Rs.43.52 prevailing as on 1 February 2005 for the purpose of conversion of dollar denominated rate into rupee terms. Such restatement of rates is not in line with the tariff guidelines. The objective of the relevant guidelines is to ensure that the coastal vessels are not burdened periodically on account of the accumulated effect of fluctuation in the exchange rate. The exchange rate considered at the time of last general revision of Scale of Rates of CHPT was at a higher level in comparison to the prevailing exchange rate. If the coastal vessels / containers are required to pay the existing concessional rates without any restatement, then, such concessional rates will be more than 60% of the rupee equivalent of dollar denominated rates which, will not violate the stipulation of minimum quantum of the concession. Therefore, the rates of coastal vessels / containers are prescribed at 60% of dollar denominated rates applying the exchange rate of Rs.44.02, wherever the present tariff is found to be not in line with the coastal concession policy.

- (vii). (a). The CHPT has estimated the operating cost relating to cargo handling activity for the year 2005-06 with around 10% hike over the actual expenditure for the said activity for the year 2004-05. The annual escalation admissible for the year 2005-06 is 6.44% as per the tariff guidelines. The CHPT has, however, clarified that it has considered the cost of procurement of certain maintenance spares for the year 2005-06 apart from considering 6% increase in the annual employee cost. In the light of the clarification of CHPT, the estimate for the year 2005-06, as furnished by the port, is considered in this analysis. The annual escalation considered by the port in respect of this item of expenditure for the years 2006-07 and 2007-08 is within the admissible limit.
- (b). In the past two general revision cases of the CHPT, this Authority advised the port to follow correct allocation of cost of dredging to the

port service and berth hire on the basis of number of days the dredger has worked for each service or the quantity dredged. The port has not followed such apportionment and instead the cost of dredging is applied in equal proportions to port service, pilotage and berthing. The CHPT has, however, assured to follow the correct allocation of dredging expenditure. The projections of expenditure made by the CHPT in respect of the port and dock activity for the years 2005-06 to 2007-08 is accepted, subject to slight moderation made in the projected expenditure for the year 2006-07 by limiting the annual escalation to 6.44% over the estimate for the year 2005-06.

- (c). Citing the reason of major repair work envisaged for the port's quarters and more allocation required for maintenance of lawns & gardens, the CHPT has estimated the estate activity expenditure for the year 2005-06 at an annual escalation of around 26% over the year 2004-05. The annual escalation considered by the port for estimation of this expenditure for the year 2006-07 is also not within the admissible annual escalation of 6.44%. The additional provision envisaged for maintenance of lawns & gardens is not justified by the port sufficiently. The estimates on this activity is, therefore, moderated allowing annual escalation of 6.44% for the years 2005-06 to 2007-08.
- (viii). The CHPT has confirmed that the computation of depreciation for all the years under consideration is in line with clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines.
- (ix).
 - (a). The explanation of CHPT that it has not considered the contribution made to the Pension Fund/Gratuity Fund in the finance & miscellaneous expenditure shown in the cost sheet is found to be not correct in respect of the actual finance & miscellaneous expenditure shown for the years 2003-04 and 2004-05. The finance & miscellaneous expenditure shown by the port in the cost statement for these two years were cross checked with the port's annual accounts and this comparison establishes that the port has considered the contribution to Pension Fund/Gratuity Fund in the cost statement. Since no double counting of actual payment of pension and contribution to pension fund is made in finance and miscellaneous expenses, the proposed contribution to pension is accepted in this analysis.
 - (b). The budget estimates for 2005-06 include a sum of Rs.35 lakhs towards special ex-gratia payable to employees who opt for VRS. The estimates also include "items relating to previous year" to the extent of Rs.200 lakhs for the year 2005-06. Clause 2.5.2 of the revised guidelines does not permit consideration of one-time expenses like VRS compensation as an admissible item of cost. The expenses relating to previous years also cannot be considered as an admissible item of cost for tariff fixation. Therefore, these two items of expenditure considered by the port under finance & miscellaneous expenditure for the year 2005-06 are excluded. Since the cost estimates for the succeeding years are made as a percentage increase of the base year i.e., 2005-06, they also undergo moderation to this effect.
- (x). The average estimated management and general overheads is around 27% of the total cost for the years 2005-06 to 2007-08. It appears that the port's contribution to Tsunami relief has been included in the estimated management and overheads. The CHPT should take effective steps to reduce overheads. The estimated annual increase for the year 2006-07 and 2007-08 with reference to the year 2005-06 and 2006-07 are, however, within the admissible limit of annual increase.

(xi). (a). The net block shown in the cost statement from the year 2003-04 to 2007-08 is exclusive of value of land amounting to Rs.3.51 crores for the reasons not clarified by the port. The CHPT has, however, confirmed this omission. That being so, the value of land has been included in the net block in this analysis. It is relevant to mention here that the CHPT has confirmed that it has excluded the cost of assets handed over to CCTL.

(b). The addition to capital of Rs.97.47 crores shown in the cost statement for the year 2004-05 differs from the capital addition (of Rs.91.98 crores) as shown in the annual accounts for the year 2004-05. The figure shown in the annual accounts is considered for the purpose of this analysis, since the explanation furnished by CHPT is found to be not relevant.

(c). The net block forming part of capital employed is projected at Rs.489.21 crores for the year 2005-06, Rs.483.46 crores for the year 2006-07 and Rs.451.20 crores for the year 2007-08. The net block shown for the year 2006-07 includes capital addition of Rs.28.42 crores. Despite our request, the port has not furnished the details of such additions envisaged. The effect of such addition in traffic and operational efficiency are not explained. However, the CHPT has confirmed that those assets that are likely to be commissioned and the assets which are likely to be completed during the year have been taken into account.

(d). The income arising out of handling containers at its own terminal is considered by CHPT under cargo handling activity. That being so, the net block of fixed assets apportioned by the CHPT to container handling activity is considered under cargo handling activity for the purpose of determination of ROCE.

(e). The revised guidelines for tariff setting stipulates assessment of reasonableness of the various items of working capital, like inventory, sundry debtors, cash balances, etc. In spite of repeated request to furnish breakup of the working capital, the response of the CHPT is found not helpful to assess the working capital requirement for the port. In the absence of requisite details, the working capital is taken as nil for assessment of capital base of the port. In fact, such a position relating to working capital emerged in respect of many of the major port trust at the time of the last revision of Scale of Rates.

(f). The revised tariff guidelines stipulate that return on capital employed allowed should be linked to the utilization factor of the capacity of the port. The CHPT has assessed the capacity of the port at around 42.5 million tonnes and 44 million tonnes for the year 2006-07 and 2007-08 respectively. When traffic estimated by the CHPT for the relevant two years is compared with the assessed capacity, it is seen that the port will be operating at more than 100% capacity in the relevant two years. Since no detailed computation of designed capacity is made available, the correctness of this position reported by the CHPT could not be verified. Nonetheless, minimum capacity utilisation limit of 60% is prescribed as cut off level for allowing the maximum permissible ROCE. It can be reasonably presumed that this level would be achieved in CHPT.

(g). There is no scientific classification of the fixed assets into the three categories prescribed in the revised tariff guidelines. When repeatedly reminded to do such classification, CHPT has indicated that it possesses business related assets such as hospital and port quarters

valued at around Rs.10 Crores. This is also an adhoc position without any serious attempt to derive a realistic figure. A return at risk free rate of 6.35% is allowed on Rs.10 Crores and the remaining net block of fixed assets will enjoy 15% on ROCE. In spite of our repeated request the CHPT has not furnished any other details regarding the social obligation assets. The port should undertake the exercise of classifying its assets and furnish the details at the time of next review based on which the (adhoc) position considered now will be also reviewed and adjustments, if necessary, will be effected.

(h). The users have pointed out underutilisation of some of the newly acquired cranes. Likewise, a gross underutilisation of 150 Tonne floating crane was also brought to the notice of this Authority in the relevant tariff proceedings. The CHPT is urged to immediately, in any case within the next 6 months, analyse the underutilisation of such facilities and take corrective measures. The users are also advised to furnish their suggestion to CHPT in this regard. If tariff for such facilities is turned out to be a deterrent to achieve optimal capacity utilisation, the port should exercise the flexibility already given to it to reduce the rates below the ceiling levels prescribed in the Scale of Rates. If the CHPT does not undertake such a review within the stipulated time limit, the users can approach this Authority for adjustment in tariff with a well analysed proposal. If *prima facie* grounds emerge for reduction of tariff, this Authority may initiate *suo motu* review of such tariff items.

(xii). In light of the analysis given above, the cost statements for the port as a whole and different main activities have been modified. The modified cost statements are attached as **Annex-I (a) to (f)**.

(a). Summarized results of the main activities of the port as a whole are as follows:

Sr. No.	Particulars	Operating Income (Rs. in Crores)		(Net Surplus (+) / Deficit (-) (Rs. In Crores)		Net Surplus (+) / Deficit (-) as % of Operating Income		Average Surplus / Deficit%
		2006-07	2007-08	2006-07	2007-08	2006-07	2007-08	
1. Port as a Whole	402.91	427.01	-50.83	-44.62	-12.62	-10.45	-11.53	
2. Cargo handling activity	209.88	223.30	-30.68	-28.74	-14.62%	-12.87%	-13.75%	
3. Port & Dock activity	137.01	144.02	-17.56	-14.29	-35.19%	-26.95%	-31.07%	
4. Container activity	0.00	0.00	1.50	1.58	0.00	0.00	0.00	
5. Railway activity	39.44	42.25	-9.76	-9.40	-24.74%	-22.25%	-23.50%	
6. Estate activity	16.58	17.44	5.67	6.23	34.19%	35.70%	34.95%	

(b). Summarized results of the various sub-activities under cargo handling and vessel related activities are given below:

Sr. No.	Particulars	Operating Income (Rs. In Crores) (at the existing tariff)		Net Surplus(+)/ Deficit (-) (Rs. in Crores)		Net Surplus(+)/ Deficit (-) as % of Operating Income		Average Surplus / Deficit %
		2008-07	2007-08	2006-07	2007-08	2006-07	2007-08	
1. Cargo Handling Activity								
General Cargo Incl. Storage								
Cranage and FLT	107.35	114.37	-20.51	-20.20	-19.11%	-17.66%	-18.39%	
FC Vaigai / Thangam	13.11	14.12	-6.83	-6.76	-52.10%	-47.88%	-49.99%	
Warehouse	3.92	4.18	-4.71	-4.49	-120.15%	-107.42%	-113.79%	
POL	17.5	18.55	10.73	11.39	61.31%	61.40%	61.36%	
Iron Ore	23.80	25.23	13.82	15.07	58.07%	59.73%	58.90%	
	44.20	46.85	-23.18	-23.75	-52.44%	-50.69%	-51.57%	

Sr. No.	Particulars	Operating Income (Rs. in Crores) (at the existing tariff)		(Net Surplus(+) / Deficit (-) (Rs. in Crores)		Net Surplus(+) / Deficit (-) as % of Operating Income		Average Surplus / Deficit%
		2006-07	2007-08	2006-07	2007-08	2006-07	2007-08	
2	Ports & Dock activity							
	Berthing & Mooring	45.48	47.00	-36.61	-37.95	-80.50%	-80.74%	-80.62%
	Port Dues	29.73	31.51	20.29	22.63	68.25%	71.82%	70.03%
	Towage & Pilotage	61.80	65.51	18.42	21.86	29.81%	33.40%	31.60%
	Salvage & Divers	0.00	0.00	-0.12	-0.12	0.00	0.00	0.00%

(c). Since the CHPT has estimated the additional revenue generation on the basis of its initially proposed increases in rates, the information furnished by the CHPT in this regard is not found to be relevant with reference to the consensus proposal filed by it later on.

We have estimated the additional revenue generation applying the proposed agreed percentage of increase in rates on the estimated level of income at the existing tariff as furnished by the port. The details of such additional revenue generation anticipated from the consensus proposal are as follows:

Sl. No.	Activity/ Sub-activity	% Increase as per Consensus	Additional Income (Rs. in crores)		
			2006-07	2007-08	Total
1.	General Cargo incl Storage	10%	9.44	10.07	19.51
2.	Cranage & FLT	20%	1.76	1.87	3.63
3.	Berthing & Mooring	5%	1.70	1.80	3.50
4.	Port dues	5%	1.49	1.58	3.07
5.	Towage & Pilotage	5%	3.09	3.28	6.37
6.	Iron Ore	46.65% *	20.62	21.86	42.48
7.	Estate	20% *	3.32	3.49	6.81
[* Not agreed by all users]					65.37

Since the 10% hike in the wharfage rate of Rs.23/- leviable on coal is not approved for the reasons stated at the later part of this analysis, the additional revenue generation of Rs.85.37 crores will get reduced by around Rs.3.55 crores on account of the estimated 154.50 lakh tonnes of coal handling during the years 2006-07 and 2007-08. Therefore, the effective additional revenue generation anticipated from the consensus proposal may be around Rs.82 crores.

(xiii). Though the proposed upward revision of tariff has emerged out of consensus reached between the CHPT and the user organisations, the proposed increase in rates require to be justified in terms of the revised tariff guidelines with reference to the cost position obtaining at the CHPT. The CHPT has not proposed across-the-board increase in the tariff. Since the quantum of proposed hike varies with different sub-activities, the summarised results brought out at paragraph (xii) (a)&(b) above are analysed below for admissibility of the proposed hike in rates for the respective sub-activities of the CHPT, reckoning with the estimated additional revenue position brought out at paragraph (xii)(c) above.

(a). The estimated financial position at the existing level of tariff for the port as a whole shows an aggregate deficit of Rs.95.45 crores for the next

two years against the additional revenue generation of Rs.82 crores due to the consensus proposal.

(b). Of the cargo related services, the general cargo and storage shows an aggregate deficit of Rs.40.71 Crores; Cranage and FLT shows an aggregate deficit of Rs.13.59 Crores. Iron ore shows an aggregate deficit of Rs.46.93 Crores. Warehouse shows an aggregate surplus of Rs.22.12 Crores. POL shows an aggregate surplus of Rs.28.89 Crores. The cargo handling activity as a whole shows an aggregate deficit of Rs.59.42 Crores.

The subactivity general cargo and storage may generate an additional income of around Rs.19 crores, if the rates are revised upwards by the agreed 10% subject to rationalisation. This is well within the deficit position reported under this sub-activity.

If the agreed percentage hike of 20% is granted in respect of cranage and FLT, the estimated aggregate additional income on account of this activity may be around Rs.3.63 crores against the aggregate deficit of Rs.13.59 crores. Therefore, the proposed hike of 20% for cranage and FLT is approved.

As stated earlier, the iron ore handling activity shows an aggregate deficit of Rs.46.93 Crores. If the proposed package of rates are approved, the estimated additional revenue generation will be at Rs.42.48 Crores which will still leave a gap in the revenue position. Therefore, the proposed agreed rates are approved.

(c). The vessel related activity as a whole shows an aggregate deficit of Rs.31.85 Crores. Of vessel related charges the berthing and mooring activity shows an aggregate deficit of 74.56 Crores. The salvage activity shows a meagre deficit of Rs.0.24 Crores. The pilotage and towage services and port services show aggregate surplus.

With reference to the vessel related activity in a port, it has to be recognised that more or less all the vessels entering a port pay the port dues, pilotage & towage fee and berth hire charges. That being so, sub-activitywise financial position may not be the sole guiding factor. It is noteworthy that the estimated additional revenue in vessel related charges due to the consensus proposal works out to Rs.12.94 crores against the aggregate deficit of Rs.31.85 crores. In view of this, this Authority is inclined to approve agreed 5% hike each over the existing rates of port dues, towage & pilotage and berthing & mooring though port services and pilotage activity are in surplus position.

The CHPT does not anticipate any income from salvage and diving operation during the year 2006-07 and 2007-08. However, the cost position shows an aggregate deficit of Rs.0.24 Crores. When the port does not project any income on account of this activity, there may not be a need to consider the agreed increase of 60% over the existing rates.

(d). The agreed proposal for an increase of 50% in special port service charges for rail borne cargo (other than iron ore) over the existing rate of Rs.5 per metric tonne is approved.

(e). The review of the rates of estate rentals will be based on the revised Land Policy guidelines announced by the Government of India recently. Accordingly, the rates of rent will be 6% yield per annum on the market value of land. The CHPT has not furnished any such

analysis and requested to revise the rates based on cost position. In the present general review of tariff of CHPT, this Authority is constrained to rely upon the traditional cost plus approach to decide the revision of rates under estate activity. Since the estate activity shows an aggregate surplus, there is no need to revise the existing rates of estate rentals.

- (f). The Railway activity shows an aggregate deficit of Rs.32.87 crores. The drop in Railway earnings is mainly due to drop in realisation of income on account of terminal charges. The movement of coal was done by Railways. While major portion of coal handling was shifted to the Ennore Port, the Railways have reversed the increase in the rates of the terminal charges. Significantly, other activities are in fact cross-subsidising the Railway activity as revealed from the statistics furnished by the CHPT. The CHPT is advised to take up the matter with the Railways for appropriate action.
- (g). The increase in rates allowed will result in an additional revenue generation of about Rs.78 crores for the two years under consideration as against the additional revenue of about Rs.82 crores sought by the Port Trust. Further there will be an additional revenue of about 20 crores on account of the newly introduced pollution levy.

The cost position and the estimated additional revenue generation are based on the estimates of CHPT which contain many gaps. Further, the port has not made any provisions for productivity improvements. The port trust should partly meet the revenue gap by improving productivity / efficiency of operation and initiating cost reduction drive seriously. The port should also review utilisation of its various facilities and attempt to improve their capacity utilisation. Obsolete and dead assets should be disposed off, which will reduce the capital cost as well as overheads. In short, the gap in revenue left uncovered by tariff increase should be bridged by effective operational and managerial control by CHPT.

- (xiv). The CHPT has proposed a new definition of 'Port Limit' in its Scale of Rates. Though the port modified the said definition subsequently at our instance, the modification does not reflect the relevant provision of Indian Ports Act, 1908. The proposed definition is, therefore, modified to reflect the relevant provision of Indian Ports Act.
- (xv). Though the port was advised to update the proposed note vi (b) regarding interest on delayed payments / refunds with reference to the prevailing PLR, the CHPT has maintained the rate of interest 13.50% per annum proposed by it earlier. Since the rate of penal interest should be 2% above the PLR of State Bar of India as stipulated in Clause 2.18.2. of the revised tariff guidelines the proposed note vi (b) is suitably modified with reference to the prevailing PLR of 10.25%.
- (xvi). A conditionality is already prescribed at Note 1, Scale 1.0, Port Dues, to govern the levy of Port dues on oil tankers with segregated ballast tanks. The CHPT has proposed a new conditionality at Note (x) to Scale 1.2 General terms & Conditions in this regard including a definition for oil tanker under the Merchant Shipping Act, 1958. It may not be necessary to define a term in the Scale of Rates which is already defined in the relevant Act. The proposed note is, therefore, deleted.
- (xvii). The CHPT has proposed new notes (xi) (a), (b), (c) under Clause 1.2 (General Terms and Conditions) to indicate the time of incidence of wharfage on import and export cargo as well as the time of incidence of port dues on the vessels

entering into the port limits. These arrangements are already governed by the provisions of the Major Port Trusts Act, 1963; and, therefore, there is no need for defining such provisions afresh in the Scale of Rates.

- (xviii). The revised tariff guidelines stipulate the procedure to be followed by major ports and private terminals operating therein for introduction of a tariff item on adhoc basis. Since the proposed note xii(ii) under Clause 1.2 (General Terms and Conditions) does not fully reflect the procedure stipulated in the revised tariff guidelines, the proposed note xii (ii) is suitably modified in line with the relevant clauses of revised tariff guidelines which is approved.
- (xix). The proposed note (xii) to Clause 1.2 requiring the CHPT to collect service tax, Educational Cess and any taxes and duties imposed by the State / Central Government for collection from the users is approved.
- (xx). Users should not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port as stipulated in Clause 2.15 of the revised guidelines. A suitable note in this regard is incorporated in the Scale of Rates at Sl. No.(xiv), General Terms and Conditions.
- (xxi). There is a provision in the existing arrangement not to levy port dues on lash vessel making a 'second call' to pick up empty and/or laden fleeting lash barges but not discharging or taking any cargo or passenger therein. The CHPT proposes to prescribe a time limit of 30 days within which the 'second call' by the lash vessel should occur by amending the existing note as proposed at Note 5 to Schedule 1.0 (Port Dues). Prescription of time limit for second call will remove (avoidable) dispute regarding levy of port dues. The port also wants to clearly state in the proposed modification to the said note that if the lash vessel in the event of discharging or taking of any cargo or passenger during the second call shall attract port dues at the applicable rates. The proposed modifications are found to be reasonable, and hence, is approved.
- (xxii).
 - (a). In the existing arrangement, berth hire shall stop four hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. The HCC has suggested an amendment to this prescription to the extent that berth hire should stop within one hour of a vessel's readiness to sail. The suggestion of HCC is beyond the scope of Clause 6.6.1. of the revised tariff guidelines which stipulate that berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. The existing note in this regard does not specify the manner of a vessel indicating its signaling by the readiness to sail. Therefore, the proposed modification to the note 2 of Schedule 2 (berth hire charges) that a vessel 'shall call for the pilot for sailing' is approved. Delegation of powers to the officers of CHPT to grant extension for a vessel to stay in the berth beyond four hours is an internal administrative matter concerning the port. As per the general practice adopted by this Authority, the words 'Traffic Manager' is replaced by the words "CHPT or persons authorised by it" in the Note 2 of Schedule 2. This correction is uniformly made at all such places in the Scale of Rates, where such delegation is proposed to individual officers.
 - (b). The existing provision in the Scale of Rates of CHPT prescribing a time limit for cessation of berth hire is based on the common adoption order issued by this Authority vide order dated 4 February 2000. Apart from this prescription, this Authority approved the definition of False Signal for incorporation in the Scale of Rates of CHPT during the last revision in October 2002. Though, CHPT maintained these approved provisions in its initial proposal, it has modified these provisions in its revised proposal. The modification proposed by CHPT relates to the mode of

vessel signaling its readiness to sail. The mode of signaling for the vessel's readiness to sail has been described as the vessel "calling for the pilot for sailing".

The term 'False Signal' is also defined in the Scale of Rates of CHPT. The port wants to apply existing definition of "False Signal" to "False Call for Pilot". This Authority with reference to a proposal of Mormugao Port Trust (MOPT) prescribed an elaborate definition for 'False Signal' in its Order dated 15 March 2004.

Since the proposed changes reflect the definition approved by this Authority in the MOPT case, the existing conditionality is suitably amended and included in the revised Scale of Rates.

- (c). The inclusion of a new note 6 under Schedule 2 to enable the CHPT to levy berth reservation charges on vessels coming under Berth Reservation Scheme as per the scheme and direction issued by the Government from time to time is approved.
- (d). The CHPT was advised to incorporate a conditionality in its Scale of Rates to refund berth hire charges to the vessels for the period when the vessels idle at CHPT berths when operations cannot take place due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to CHPT. This flows from the principle of not requiring user to pay for delays beyond the reasonable level attributable to port. The CHPT has argued that waiver is allowed whenever a vessel is compelled to idle at berth due to reasons attributable to CHPT and there is no need to include a specific conditionality in the Scale of Rates. It is relevant to mention here that incorporation of a specific conditionality in the Scale of Rates will be necessary to ensure transparency in the matter and to avoid possible exercise of discretion on case to case basis. A similar condition is already included in the Scale of Rates of COPT, PPT (MCHP), VCTPL, VSPL, etc. A conditionality that no berth hire charges shall be payable for the period when a vessel is compelled to idle at berth due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to CHPT is, therefore, included in the Scale of Rates.
- (e). (i). Berth hire charge includes use of one wharf crane. The proposed anchorage fee is linked with the proposed rate of berth hire charges. There is no justification for requiring a vessel at anchor to pay for the craneage element also. To a query in this regard, the CHPT has quantified the anchorage fee leviable for foreign going vessels and coastal vessels and proposed revised rates delinking the anchorage fee from berth hire charges. However, the port has not furnished any cost calculation for the proposed revised rates of anchorage fee. But, it has scaled down the rate of anchorage fee from the earlier proposed rates. Therefore, the proposed rates of anchorage fee for foreign-going vessels and coastal vessels is approved without any increase in rates.
- (ii). In the existing arrangement, the anchorage fee is leviable separately for vessels which anchor at mooring point and vessels which anchor at any point other than mooring point. The CHPT has proposed to elaborate these descriptions of tariff items stating that the anchorage fee is leviable at mooring point within the enclosed harbour and at any point other than the mooring point outside the enclosed harbour. Since the proposed elaboration is for the purpose of defining with clarity

the location of mooring point, the modified descriptions of tariff item is approved.

(iii). The proposed note about restricting levy of anchorage fee only on vessels at any point other than mooring point outside the enclosed harbour, which are shifted out of the enclosed harbour for any reasons and re-berthed is an agreed conditionality and this Authority is inclined to accept it.

(f). Clause 6.5.1. of the revised tariff guidelines stipulates that berth hire charges shall be prescribed by grouping berths having comparable services / facilities with rebate for major components of services / facilities not provided. As already stated, the tariff proposal is an agreed proposal. The CHPT has fixed a single rate by combining different services and removed the itemised rebate Clauses at the request of the users. The proposed composite rate of berth hire is approved.

(xxiii). (a). In the existing arrangement, the rates of pilotage fees for Iron ore vessels and other than Iron ore vessels have been prescribed separately in six GRT slabs. The revised tariff guidelines stipulate prescription of a three slab structure for pilotage fee. Further, and as per this stipulation, the unit rate of pilotage fee should reduce for increasing GRT slabs so that it would remain attractive to larger size vessels.

Even though the initial proposal of CHPT followed the slab structure rationalisation prescribed in the tariff guidelines, the users have unanimously opposed such rationalisation in view of the impact on smaller size vessels. Based on a consensus emerged subsequently the port has proposed to maintain the existing six-slabs structure for non-iron ore vessels.

(b). In respect of the Iron ore vessels, the proposed slab structure is in line with the revised tariff guidelines but the proposed unit rate is not. The CHPT has clarified that the proposed slab structure and rates are agreed by the users and a deviation in the unit rate has to be made to maintain a revenue neutral position. However, the CHPT has conceded that the existing six slab structure with the proposed (agreed) quantum of hike in the rates can be maintained for iron ore vessels also.

(c). As per the provisions in the existing Scale of Rates, the bigger size vessels pay more pilotage fee as compared to the smaller size vessels because the unit rate of pilotage fee increases with the increase in GRT of the vessels. Against this existing position, the rationalisation as envisaged in the revised tariff guidelines, if effected, will require the smaller size vessels to bear a burden of steep increase in revenue charges.

The review of tariff of the CHPT is being done for the first time after implementation of revised tariff guidelines. Recognizing that rationalization of existing pilotage slab structure at one go will cause hardship to the CHPT and the users, this Authority is inclined to approve the continuance of existing six slab structures for levy of pilotage fee on non-Iron ore vessels jointly proposed by the port and users with appropriate adjustments in the rates of pilotage fee.

As brought out earlier, the proposed formulation of pilotage fee leviable on Iron ore vessels is not fully in line with the revised tariff guidelines,

though it is an agreed formulation. The position of requiring larger size iron ore vessel to pay more to meet the loss suffered elsewhere is not only against the tariff guidelines but also discriminatory. If the existing six slab structure is allowed to continue for iron ore vessels, the impact can be smoothed. Notably, the CHPT has no objection to continue with the existing slab structure. In this circumstance, this Authority is inclined to approve the continuance of existing slab structure for iron ore vessels also with appropriate adjustment in the existing base rate applying the agreed quantum of hike.

(d). While deviation from the guidelines may be allowed under special circumstance as a one time measure, the need to rationalise this tariff item cannot be ignored for ever. The CHPT should attempt to introduce suitable rationalisation of this tariff item at the time of the next review by suitably prescribing the base rate so that the impact of increase, if at all necessary, will be gradual across all categories

(e). (i). The existing general note 1 to pilotage fee is proposed to be modified slightly to state that one shifting operation in hot move at users' request will include in the proposed pilotage fee. The proposed modification is not in line with the relevant provision of the revised tariff guidelines since shifting at the request of users attracts separate shifting charges. When pointed out, the CHPT has explained that the proposed modification is at users' request and conceded that the proposed modification is not in line with the revised tariff guidelines. Subsequently, the CHPT has pointed out that since its initial proposal to hike pilotage fee by 15% is scaled down to 5% as mutually agreed rate after discussing the non-inclusion of one shifting operation in pilotage fee, the proposed general note 1 to scale 3.2 may be modified. Accordingly, the said note is suitably modified.

(ii). In the existing arrangement, the CHPT does not consider the shifting of vessels to outer anchorage as shifting but treats such shifting as a complete pilotage act. Re-entry by the vessel under the same port entry shall attract pilotage fees afresh. This position is maintained under general note 3 to schedule 3.2 with the exception that such shifting of vessel to outer anchorage for "port's convenience" will not be treated as a pilotage act. Shifting for port convenience cannot be a chargeable service irrespective of whether such act is within the breakwaters or outside. Hence, the proposed modification is approved.

(f). (i). The slab structure for levy of shifting charges proposed by the CHPT under schedule 4.1 is in line with the revised tariff guidelines. However, the unit rate of shifting charges proposed for the third slab is not in line with stipulation given under tariff guideline. In spite of our request in this regard for necessary modification, the port has not done the modification in the Scale of Rates though it has stated so in its relevant correspondence. The shifting charges relevant for the third slab for foreign going vessels and coastal vessels are suitably modified. Since the consensus proposal is silent about increase in the rates of shifting charges, the proposed rates are retained subject to modification in the rates of second slab and third slab as per the revised tariff guidelines.

(ii). Earlier, pilotage fee included inward pilotage, outward pilotage and one shifting operation at users' convenience in the Scale of Rates of CHPT. However, the charges for first shifting and subsequent shifting for cold move operations were separately leviable at 50% of pilotage charges prescribed. Now, the CHPT has incorporated a specific note 2 under schedule 4.1 to govern the shifting charges in cold move which have linkage to the shifting charges instead of the existing system of linkage to rate of pilotage fees. The rate of shifting charges for cold move has also been enhanced from the existing 50% to 100% for first shifting in cold move and 200% for subsequent shifting in cold move. Considering the fact that of shifting charges are lower than the pilotage fee, the increase in percentage of charge may not necessarily result in higher tariff burden to the concerned vessels. The agreed formulation is, therefore, approved.

(iii). While maintaining the existing provisions of "port convenience", the CHPT has proposed new situation of shifting for port convenience at note 4 (vii) under Scale 4.1. of the Scale of Rates. This relates to shifting of "any other cargo vessel" from berth designated for specific cargo vessel to any other berth to accommodate the specific cargo vessel in the designated berth. Whether this situation arises for the port's convenience or not is a debatable point. Nevertheless, relying on the judgement of the port in this regard, the proposed inclusion is approved.

(xxiv). The existing wharfage schedule is a basket of tonnage/volume based rates and Ad-valorem rates. With slight modification, the CHPT has proposed the existing rates of wharfage as base rates. The proposed changes in the wharfage schedule is analyzed below:

(a). In the existing arrangement the unit of measurement for levy of wharfage on acids of all kinds is levied on tonnage and volume, depending on packaging. The wharfage rates also vary. The CHPT has proposed a single rate of Rs.58/- as base rate to be levied on per tonne basis. Since the port has rationalized the levy of wharfage on acid and the proposed base rate being the agreed rate, this Authority has no reservation to approve the proposed rationalisation.

(b). With reference to the existing wharfage rate of Rs.13/- per tonne leviable on coal & coke, the CHPT has proposed a higher rate of Rs.23/- per tonne as the base rate. When asked to justify the hike, the port has clarified that it has clubbed the basic wharfage rate of Rs.13/- and the additional levy of Rs.10/- for coal handling in the inner harbour towards cleaning charge. In fact, this additional levy of Rs.10/- is a new entry to be included in the Scale of Rates.

As reported by the CHPT, it has been collecting this additional levy since 1 May 1996 for improvement of coal handling and for cleaning of wharfs and roads. Therefore, the clubbing of rates will not add any additional burden to the users. Notably, the port has considered the income arising out of the cleaning charge in its income estimation. In view of this position, this Authority is inclined to approve the merger of the cleaning charge of Rs.10 with the existing wharfage rate of Rs.13. While the users have agreed to the merger of these two tariff items, there is no consensus for any hike on the merged rate of Rs.23. The wharfage rate of Rs.23/- will continue.

(c). Thermal coal does not enjoy concessional tariff prescribed for coastal cargoes in terms of clause 4.3 of the revised tariff guidelines. In order to extend concessional tariff for coastal cargo of charcoal of all kinds, the CHPT has proposed a separate tariff item in this regard prescribing the base rate of Rs.23/- and applicable rate for coastal cargo. In the light of the analysis made for the tariff item for coal, coke of all kinds in

the preceding paragraph, the base rate of Rs.23/- for charcoal of all kinds is also approved. Since coal other than thermal coal and coke of all kinds are also eligible for coastal concession the nomenclature of this tariff item is modified to reflect the correct position.

- (d). In the existing provision wharfage for POL products is leviable at Rs.33/- per 1000 litres. The CHPT has a bilateral arrangement with CPCL whereby a concessional rate of Rs.10/- is being levied, the existing provision being a ceiling rate. At the request of the CHPT, the wharfage rate of Rs.10/- per 1000 litres leviable on CPCL cargo is also incorporated in the Scale of Rates appropriately as a note.
- (e). In the existing schedule of wharfage, the item "food & flour of all kinds" attracts wharfage of Rs.40.20 per tonne and "fruits and vegetables" are chargeable with a wharfage rate of Rs.26/- per tonne. Apart from these tariff items, another tariff item covering groceries, sugar, etc. attracts a wharfage of Rs.32.50 per tonne. The CHPT has merged all these three items and proposed one single tariff item with a base rate of Rs.32.50 per tonne at Sl. No. 28, Scale-1, Chapter-III. The proposed merger of the existing food items into one tariff item and the proposed base rate of Rs.32.50 per metric tonne has emerged out of consensus which is approved.
- (f). This Authority advised the CHPT in October 2002 to examine ad-valorem rate structure and propose, as far as possible, conversion of some of the regular items into a tonnage based wharfage rates with reference to the cost of handling such commodities. No definite progress in this connection is seen. The CHPT should note that Ad-valorem wharfage rates shall have to be phased out over a maximum period of five years from 2005 as stipulated in revised tariff guidelines. It should, therefore, positively eliminate advalorem method of charging while formulating its proposal for the next review.
- (g). The term "wharfage" is continued to be defined as the basic dues recoverable on all cargo handled at the port, which means wharfage is a fee for providing general facility by the port. In that case it is not clear why differential rates of wharfage for different cargo are proposed by the CHPT. It has to be recognised that rationalising such differential rates at one go will have serious financial implications to both port and users; and, therefore, such attempts should be made gradually. The CHPT is advised to initiate the process of rationalising wharfage schedule.
- (xxv). (a). The FIMI has objected to the initial proposal of the CHPT to hike the existing rates of iron ore handling charge and system clearing charge by 110%. The FIMI has produced statistics for its objection and has argued for adequacy of the current tariff. The objection of the FIMI is based on an analysis of cost and financials of the iron ore handling activity with some approximations and adjustments in cost details.

As rightly pointed by the CHPT, the analysis furnished by the FIMI are with reference to actual cost against the estimates. The CHPT has addressed the concerns voiced by the FIMI on allocation of F & M expenditure and apportionment of Management and General overheads to the iron ore handling activity. It is to be noted that the recommendations of FIMI to maintain *status quo* of current tariff is based on its working for the past years 2003-04 to 2005-06 and the FIMI has estimated the iron ore traffic at 10 million tonnes against the capacity of 7.5 million tonnes. The FIMI is right in pointing out that capacity remaining constant the higher output will reduce the unit cost of handling, thus negating the need for an increase in tariff. The CHPT, however, has estimated iron ore traffic at 7.5 million tonnes and 7.95 million tonnes only during the years 2006-07 and 2007-08. With

this estimates of traffic the iron ore handling activity depicts a deficit of Rs.23.18 crores for the year 2006-07 and Rs.23.75 crores for the year 2007-08 after ROCE. This deficit position warrants increase in the level of current tariff. It is to be recognised that the CHPT has scaled down the proposed hike of 110% to around 46.65% in consultation with the users. Looking at the projected aggregated additional revenue of Rs.42.48 crores on account of the proposed increase as against the aggregate deficit revenue position of Rs.46.93 crores as revealed by the cost statement for the activity in reference, the proposed quantum of increase is within the deficit position.

- (b). The CHPT has introduced a new tariff item to levy "special port charges including haulage" at Rs.15/- per metric tonne or part thereof at Sl. No.4, Scale-4, Chapter-III. This is a consensus rate agreed by the users, which is approved.
- (c). In consultation with concerned users the port has proposed a separate pollution levy of Rs.5/- per metric tonne apart from Iron ore handling charges of Rs.85/- per metric tonne. The HCC has subsequently informed that the agreed rate of handling charge of Rs.85/- is inclusive of pollution levy of Rs.5/-. Given the revenue deficit under the iron ore handling activity, the proposed handling charges of Rs.85/- PMT is approved. Pollution levy at Rs.5/- PMT is to be levied separately. The other agreed charges for clearing the Mechanised Ore Handling Plant and special charges for rail borne cargo are also approved.
- (d). The existing provision allows a rebate of 40% on the "handling charges" and "handling system cleaning charges" when Iron ore is manually unloaded from wagons at the Royapuram Railway Yard and intercarted to the Mechanical Ore Handling Plant for shipment at the cost of exporters. Since the existing charges for handling Iron ore through MOHP are revised, the resultant rebate in rupee terms also stands revised.
- (xxvi). The pollution levy is proposed to be imposed on some other dry bulk cargo like coal, coke, fertiliser, etc. This Authority does not have any reservation to approve such levy in the light of the 'Polluters pay' principle applied in some other major ports. It is relevant here to point out that the cost details to justify the quantum of pollution levy are not furnished by CHPT. Even though the consensus rate is allowed to be implemented, the CHPT is advised to maintain a separate account showing the income from pollution levy and the expenditure incurred to control pollution. This account should be furnished by the CHPT at the time of the next review to decide any adjustment in the rate of pollution levy.

While the port has specified some of the existing dry bulk cargo which will be subjected to the pollution levy, it has left its application on new cargo which may come in future entirely to its discretion. Such unguided discretion to the port is not desirable. When CHPT proposes to impose this levy on a new cargo, it can do so with the consent of the concerned users. In case of disagreement, the port should refer the issue to this Authority for its decision.

- (xxvii). As per the existing provision the CHPT levies special port service charge at Rs.5/- per tonne or part thereof and the service provided by the port to levy this service charges is not listed in the Scale of Rates. The CHPT has, however, clarified that it collects this service charge for other maintenance of railway system.

As part of the consensus proposal, the CHPT has enhanced the existing rate of Rs.5/- by 50% which is approved.

- (xxviii). (a). With reference to the charges for hire of mobile cranes for landing, shipment and delivery, the port shall not recover craneage charges when port's crane/ship's own derricks are used in case of direct delivery/direct shipment for stacking and delivery of cargo as per the

existing provision listed in Note (3)(b) to Scale-8. The port has amended this provision to include the services for offloading and feeding the cargo to the hatch apart from stacking and delivery of cargo. Since the port has liberalized the existing provision, the proposed amendment to note 3(a) of Scale 8, Chapter-III (cargo related charges) is approved.

(b). Double the prescribed crane hire charges are leviable when the cargo is stacked and delivered or the cargo is offloaded and fed to the hatch in the cases of normal delivery/normal shipment as per the existing note (3)(a) to Scale-8. The CHPT wants to explicitly state that such charges are leviable when the cargo is routed through transit area to clarify its operational procedure. The proposed amendment at note 3(c) of Scale 8 is approved.

(c). Another amendment proposed by the port is to levy the craneage charge only once when the cargo is directly delivered or shipped from the hook point without stacking or routing through the transit area. As pointed out by CCHAA, when the cargo is off loaded from a vessel to wharf and to a vehicle, there is no stacking operation. Since the one operation of "stacking and delivery" is eliminated in the transit area, there is no justification to levy twice the prescribed charges. Therefore, the proposed note 3(b) to levy craneage charges only once is in order, as proposed by the CHPT, which is approved.

(d). In the existing arrangement, the port is authorised to allow private cranes at the request of the users for port operations on payment of 10% of the charges specified in the Scale of Rates. However, if the port is not in a position to provide suitable equipments for the reasons attributable to the port, the port is barred from collecting 10% charge. The CHPT has decided at the request of the users to allow the users to bring any private equipments and levy 10% of the charges for such equipments even when such equipments are available with the port and accordingly it has proposed a modified provision at note 4 to Scale 8 and note 6, clause 1 to Scale 11 of Chapter-III. The intention of allowing a 10% recovery was to protect the investment made by the port in its fleet of equipment.

In the revised arrangement proposed by CHPT, it would allow private equipment irrespective of whether such equipment are available with the port or not. It is not clear how the port will ensure utilisation of the equipment already available with it. Underutilisation of such equipment will only add to tariff burden to users. Since allowing private equipment is a managerial decision, this Authority may not like to interfere in the decision except cautioning the port trust about ensuring full utilisation of its investment. The port should formulate transparent procedure about allowing private equipment and regulating the associated activities and notify it to the trade.

Even though the users had earlier raised a demand to scrap the 10% charge for allowing private equipment, they have subsequently reached an agreement with the port and endorse the proposal to extend such levy even in case of equipment not available with the port. The consensus proposal is approved for time being. Since the levy is of the nature of a fee for entry of private equipment, the port should delink the charge from hire charges of port equipment. This aspect should be borne in mind by the port while formulating its proposal for the next review of tariff.

(xxix). (a). The existing provision in the Scale of Rates of CHPT with reference to charges for hire of wharf cranes has three categories under Scale-9. The categories are charges for "upto 5 tonne capacity", "5 tonne to 10 tonne capacity" and "over 10 tonne to 15 tonne capacity". Since the CHPT does not have wharf cranes of 5 tonne capacity as reported by

the port to maintain the first category. Its proposal to maintain the existing hire charges applicable for the existing second category to cranes (with a slight variation) proposed in the revised arrangement at item (v) is approved.

(v) The CHPT has proposed to fix the hire charges for the existing 15 tonne ELL wharf cranes including the new 15 tonne electric cranes. It is relevant to mention here that with reference to the proposal for fixation of hire charges for 15 tonne ELL wharf cranes, this Authority advised to recast its proposal in consultation with the users bearing in mind the adoption of existing rates for hire of similar capacity equipments and the revised rates to be fixed by the Authority in the relevant proceedings. The CHPT has now proposed that it has revised the rates by grouping other capacity together including the new 15 tonne ELL wharf cranes. The agreed rates "to cover 10 tonnes but not exceeding 15 tonnes cranes" is approved.

(xxx). The cost of repair and damage caused to the port equipment is recovered from users when such damaged equipments are repaired by outsourcing. Now, the port wants to modify the existing provision to govern the recovery of such damage cost when the repair work is carried out departmentally also. The cost elements proposed to be recovered are direct cost, indirect charges and 20% overhead thereon. When the equipment is fully damaged by the party, the CHPT intends to recover the same as ascertained by an independent valuer appointed by the CHPT. The proposed addition at general note 3 to Scale 9 & 10 of Chap. 11 is approved. A similar amendment proposed to the existing general note 1 to the revised Chap. 11 of Scale 11 is also approved.

In this regard, this Authority reiterates its earlier advice to the port to insure its assets and claim damages to such assets from the insurance company. As per the tariff guidelines, the difference in the actual cost of repair and reimbursement received from the insurance company only may be recovered from the users. The port should explore the possibilities of introducing such an arrangement and address this issue frontally at the time of the next review.

(xxxi). This Authority fixed charges for use of 150 tonne floating crane vide Order dated 22 October 2003. Subsequently, the CHPT filed a separate proposal for fixation of overtime charges for the crew of the 150 tonne floating crane. As agreed by the port in August 2004, the CHPT has revised the proposal in consultation with the users and has proposed a fee of Rs.10,000 per shift for the working of the said crane during the second and third shift on any working day and during any shift on a Sunday or a CHPT Holiday. The earlier proposal was returned by this Authority for CHPT to reformulate it after addressing the queries raised in this regard. Port is supposed to work round the clock. Even though it is not denied that the cost incurred by port should not be recovered, a specific shift-based additional charge will generally deter usage of such facilities in the second and third shifts. The cost of overtime, if any, should, therefore, be spread evenly while fixing the base rate itself. Given the underutilisation of the 150 T floating crane, it may not be a right step to introduce any tariff item. At the same time, the CHPT's argument that the cost of overtime was not included by it in the base rate cannot also be ignored. In the absence of any cost analysis to support the proposed rate, the agreed rate of Rs.10,000/- per shift is approved, subject to the condition that this tariff item should be removed at the time of the next review by effecting suitable adjustment in the base rate itself.

Even though there was no provision in the existing Scale of Rates to levy overtime charges separately, it has been reported that the CHPT had introduced a charge of around Rs.23,000/- and levying it from the users. This action of CHPT is unacceptable by the tariff setting arrangement envisaged by the Statute. This Authority strongly advises the CHPT to refrain from introducing such a charge without explicit approval of this Authority or contrary to the provisions of the Statute. The revised tariff guidelines for adhoc tariff arrangement.

A request has been made to ratify the earlier levy introduced by the CHPT. In the absence of any cost analysis and consensus from the concerned users, this Authority cannot ratify a charge just because the port trust had introduced and levied it. However, considering the fact that the base rate did not include overtime cost and a consensus has now been reached to charge Rs.10,000/- per shift for overtime in the 2nd and 3rd shifts, this Authority approves this rate retrospectively. The CHPT should adjust its billing made in this regard and refund the excess collection. In this regard, the apprehension of the port about the refund reaching the actual importers / exporters is genuine. The port may process the application for refund and release payment direct to the importers / exporters. In case of any procedural problems in implementing this arrangement, the port may refund to the applicants but should send an intimation of payment to the concerned importer / exporters to whose consignment the concerned refund relates to.

(xxxii). It is not necessary for the Scale of Rates to define the administrative action of the port on its own employees or on the users if the operating procedure of port's equipment is not adhered to. These are managerial issues and not a tariff matter to be included in the Scale of Rates. Therefore, the proposed amendment to general note (i) to Clause-II of Scale-11 is deleted.

(xxxiii). (a). The existing notes 3 (a) and (b) to Scale 1 of Chapter-IV (Demurrage Charges) do not reflect the relevant guideline insofar as exclusion of Customs notified holidays and port non-working days from free days. The notes in reference are modified suitably in line with the revised tariff guidelines.

(b). Clause 4.5 of the revised tariff guidelines permits individual ports to propose number of free days before the cargo stored in the port's storage area attracts demurrage. The CHPT has proposed to increase the existing two free working days to seven free working days for coastal cargo which is approved since the port has liberalised the existing conditionality. However, the note 8 (a) to Scale 1, Chapter-IV (Demurrage Charges), where the increase in number of free days has been proposed, does not reflect the relevant guidelines insofar as exclusion of Customs notified holidays and port non-working days from free days. Therefore, this note 8 (a) is modified suitably.

(c). In the existing provision governing the levy of demurrage on the cargo declared as unfit for human consumption by the Port Health Officer (PHO), the notified cargo will attract demurrage up to the date prior to the date of condemnation of by the PHA. The CHPT has proposed to modify the existing note (9) (c) to Scale – I, Chapter – 4 to limit the levy of demurrage to 6 months from the date of its accrual or the date prior to the date of condemnation by the PHA, whichever is earlier. The port has also proposed to delete the existing sentence "or cleared as cattle/ poultry feed" from the existing provision. The proposed modification is approved.

(d). The revised tariff guidelines stipulate that users will not pay for delays beyond the reasonable level attributable to port. It is, therefore, appropriate to incorporate a provision in the Scale of Rates of CHPT stating that storage charge shall not accrue in the period during which the CHPT is not in a position to deliver the cargo / containers for reasons attributable to it when requested by the users. It is noteworthy that such a provision has been recently incorporated in the Scale of Rates of the private terminal operator in Cochin Port Trust. A similar provision is included in the Scale of Rates of CHPT.

(xxxiv). The Government of India in the Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH) has announced a revised Land Policy for Major Ports including CHPT on 31 March 2004. This Authority follows the Land policy guidelines issued by the Government in the matter of regulating lease rentals at the major ports.

It has to be recognised that the method of fixing licence fee / lease rentals for port lands is specifically prescribed in the Government policy guidelines. It does not follow the traditional cost plus approach. In the present case, in the absence of any such analysis made by the port and based on its request to review the rates on the basis of cost deficit in this activity, it has been decided not to allow any increase in lease rentals / licence fees for lands.

Much after the filing of its proposal in May 2005 for general revision of its Scale of Rates, the CHPT has taken a decision in December 2005 to implement the Land Policy guidelines announced by the Government. Some of the conditionalities for allotment of land may require modifications in the light of the land policy announcement. The CHPT may come up with a proposal formulated in line with the Government policy guidelines, and till such time the CHPT can implement the conditions prescribed in the policy guidelines like annual escalation, security deposit, etc.

(xxxv). The Scale of Rates of CHPT contains provision to levy licence fee for issue of stevedoring licenses and labour licenses. The CHPT has proposed revised rates for these two category of tariff items in consultation with the stevedores association. The port has confirmed that the proposed new rates have the consent of the stevedores association. The agreed rates proposed for issue of stevedoring licenses and labour licenses at Scale-V, Chapter – VI (Miscellaneous charges) are approved.

(xxxvi). (a). Apart from the relevant provisions under cargo related charges to levy charges for hire of port's equipments for cargo operation, there are provisions under Chapter-VI (Miscellaneous charges) in the Scale of Rates of CHPT for levy of charges for hiring the port's equipment to the outside public whenever the port can spare such equipments and appliances. In this connection, a general conditionality exists under category-I to the effect that the users shall not have option to hire the equipments from outside and should hire only from the port. The CHPT has deleted this conditionality in the revised proposal. Since the users have the option to hire equipments from outside even if equipments are available with the port in the revised arrangement, the existing note has become redundant.

(b). In the existing arrangement, hire charges are prescribed for Tug "Matchless and Mighty", Tug "Netaji and Singaravelar" and Tug "Bharathiar" separately. The Tug "Matchless and Mighty" have been phased out as reported by the CHPT.

In August 2004, the CHPT filed a proposal before this Authority for fixation of hire charges in new Tug "Sundaranar & Sekkizahar". However, the CHPT withdrew its proposal and decided to include it in the general revision proposal.

The CHPT has proposed a single rate of hire charges for Tugs upto 45 BP capacity by grouping the approved hire charges applicable for Tugs "Matchless & Mighty", "Netaji & Singaravelar" and the earlier proposed rates for Tug "Sundaranar & Sekkizahar". Since the Tug "Matchless & Mighty" have been phased out, as reported by the port, it is not correct to include the hire charges applicable for Tug "Matchless & Mighty" in the workings furnished by port. This apart, the existing approved hire charges applicable for Tug of 45 BP capacity "Bharathiar" has not been considered in the calculation. The workings furnished by the CHPT is modified by including the hire charges applicable for Tug "Bharathiar" and the hire charges applicable for Tug "Matchless & Mighty" are excluded. The resultant average hire charges for Tugs upto 45 BP capacity of US\$ 604.15 as against the proposed hire charge of US\$ 663.30 is approved. The hire charges applicable for coastal vessels are modified suitably at concessional rates applying the exchange rate of Rs.44.02.

With reference to the minimum rates, 50% of the reworked rates will be the minimum rates as per the method adopted by the CHPT for calculating minimum rates.

- (c). This Authority passed an Order on 20 January 2005 approving the proposal of the CHPT for inclusion of hire charges for 3 tonne capacity Pay Loader in it Scale of Rates. A new conditionality is proposed to charge 10% of the prescribed Pay-Loader charge, if the user does not take the Pay-Loader from the port to handle export cargo. It is not clear why the option given to users is limited to handling of export cargo alone. That being so, the proposed note is modified suitably to include import operations also.
- (d). With reference to fixation of rates of hire charges for grabs up to 5 cubic meter capacity, grabs of 8 cubic meter capacity, 75 tonne tyre mounted mobile crane, survey launch an DGPS survey instrument, the CHPT was requested to furnish the working for fixation of charges for these equipments except the hire charges of Survey Launch-IV and DGPS Survey Instrument. The calculation sheet in respect of these equipments do not support the charges proposed for these equipments. In fact, the charges proposed are found to be lower than the charges derived in the calculation sheet. The CHPT has again clarified that the proposed rates are agreed rates. Though the cost position does not support the proposed lower rates, this Authority is inclined to approve the agreed rates, as suggested by the port. The proposed rates of hire charges for Survey Launch-IV and DGPS Survey Instrument is also approved, being the agreed rates.
- (e).
 - (i). Despite our request to furnish the range of capacity of all the motor launches, the capacity details furnished by the CHPT do not cover all the launches stated at Sr. No. 6 of Scale18. The CHPT should adjust this tariff item with reference to the range of capacity of the motor launches instead of the existing individual motor launches.
 - (ii). In the existing Sr. No. 6 of Scale – 18 relating to charges levied on motor launch, the CHPT has added ML Pioneer, ML Vetri and ML Veeramani to the existing fleet of motor launches clarifying that the rates for these launches are not available in the Scale of Rates though the equipments are available. Since these rates are for optional hiring of the launches, the proposed addition to the tariff item is approved.
- (f). With respect to the proposed hire charges for the pilot launches "Progress, Muthu and Utility", the CHPT withdrew the proposals earlier filed by it and decided to include the proposal in the general revision of its Scale of Rates. The proposal included in the general revision of its Scale of Rates maintains the rates earlier proposed by the port. It does not appear that the CHPT has recast the proposal for fixation of charges for the launches in reference. Fresh workings for the proposed rates bearing in mind the points earlier raised by this Authority are required to consider the proposed charges for the launches in reference. Mere reference to the correspondence made by the CHPT earlier in this regard will not suffice. The CHPT is, therefore, advised to file the fresh proposal in this regard supported by cost details and detailed working.
- (g). The CHPT has changed the nomenclature of the existing entry of mooring boat to mooring crew at Sr. No. 7 of Scale 18. There is no change in the existing rates of hire charges and the change in nomenclature of the tariff item is approved.
- (xxxvii). The CHPT has proposed for inclusion of the rates of hire charges of the tipper lorry and gas cutting plant prescribed in the 2000 edition of the Scale of Rates. The proposal of the CHPT will not cause any additional burden on the users as

it is only reinstatement of the earlier tariff items. The proposal of the CHPT for inclusion of already existing rates is approved.

(xxxviii). This Authority had approved vide its Order dated 22 October 2003 the proposal of the CHPT for revision of levy for stevedoring activity and this Order was notified in the Gazette of India on 7 November 2003 with a validity period of 2 years from the date of the notification of the Order. Accordingly, the validity of the existing rates of stevedoring levy has already expired on 6 November 2005. The general revision proposal in reference includes review of the existing stevedoring levy. The CHPT in consultation with the users has proposed to file a separate proposal for this activity and requested for continuance of existing arrangement. Since the CHPT has agreed to file a separate proposal in this regard, this Authority is inclined to extend the validity of the existing levy for stevedoring activity for a period of one year with effect from 7 November 2005 and the CHPT is directed to file its proposal by 31 July 2006.

(xxxix), (a). With reference to linking tariff to benchmark levels of productivity, the CHPT has not indicated about productivity levels to be maintained for various operations / services except mentioning that the tariff is fixed based on the volume of traffic and "what the traffic can bear". The CHPT is advised to make a beginning and evolve productivity levels for various operations / services.

(b). The CHPT has stated that it has no authorised service providers in terms of Section 42 of the Act at present. As agreed by it, the CHPT is advised to comply with Clause 7 of the revised tariff guidelines as and when the port authorises anybody to provide service under Section 42 (3) of the MPT Act, 1963.

Even though the port has confirmed that no activity qualifying under Section 42 (3) of the MPT Act is being carried out in the port limits, it is worthwhile for the port to examine further to see whether stevedoring activity falls under the identified activities under Section 42.

Further, the new development of the port allowing private equipment of cargo handling work should also be taken into consideration. The port should keep a close watch on deployment of private equipment does not result in creation of a few dominant suppliers of equipment having significant influence on hire charges. The port should also examine further to see the hiring of private equipment falls under Section 42 of the MPT Act. If found so, the port should initiate action in terms of revised tariff guidelines to regulate the hire charges for such equipment. Till such exercise is completed, the port must ensure that the hire charges of such private equipment do not exceed the hire charges of comparable equipment available with the port for which rates are prescribed in the Scale of Rates.

(c). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of three years. Since the financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2008, the validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 March 2008.

13.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the CHPT attached as Annex- II.

13.2. The revised Scale of Rates will come into effect after expiry of 30 days from the date of its notification in the Gazette of India and shall remain in force till 31 March 2008. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

13.3. The CHPT is directed to file its proposal latest by 31 July 2006 for revision of the levy of stevedoring activity.

A. L. BONGIRWAR, Chairman
[ADVT III/IV/I43/2005/Exty.]

Annex-4 (a)

Chennai Port Trust

(Rs. in Crores)

Consolidated Cost Statement for the Port As a Whole										
Sr. No.	Particulars	Actuals			Current year	Estimates furnished by CHPT		Estimates moderated by TAMP		
		2002-03	2003-04	2004-05		2005-06	2006-07	2007-08	2006-07	2007-08
	Traffic Handled (Million Tonnes)	33.69	36.71	43.81	49.00	50.91	53.96	50.91	53.96	
	Operating Income									
	Cargo handling activity	154.07	165.35	185.27	169.61	189.66	198.39	209.88	223.30	
	Port & Dock activity	81.05	103.64	113.53	122.34	125.44	132.96	137.01	144.02	
	Container handling activity	51.03	65.11	68.65	0.00	90.10	95.51	0.00	0.00	
	Railway activity	45.51	31.72	32.72	32.60	33.00	34.98	39.44	42.25	
	Estate activity	3.81	2.73	3.47	15.93	2.93	3.11	16.56	17.44	
	Total Operating Income	335.47	368.55	403.64	360.48	441.13	464.95	402.91	427.01	
II	A <i>Operating Cost</i>									
	Cargo handling activity	98.83	91.18	95.68	104.67	108.50	115.00	108.50	115.00	
	Port & Dock activity	42.64	38.03	46.65	46.90	50.01	53.01	49.92	53.01	
	Container handling activity	3.55	1.25	0.14	0.15	0.15	0.16	0.15	0.16	
	Railway activity	20.83	16.18	17.71	24.27	22.26	23.60	22.26	23.60	
	Estate activity	2.61	2.15	3.04	3.24	4.32	4.58	3.44	3.67	
	Total A)	168.46	150.79	163.22	179.23	185.24	196.35	184.27	195.44	
	B <i>Depreciation</i>									
	Cargo handling activity	5.13	6.30	6.69	8.71	9.23	9.76	9.23	9.78	
	Port & Dock activity	8.04	9.89	18.09	18.12	19.21	20.37	19.21	20.34	
	Container handling activity	2.14	1.68	2.39	2.40	2.54	2.70	2.54	2.7	
	Railway activity	1.72	1.71	2.41	2.42	2.56	2.71	2.56	2.71	
	Estate activity	0.43	0.37	0.59	0.59	0.63	0.66	0.63	0.66	
	Total B)	17.46	19.95	32.17	32.24	34.17	36.22	34.17	36.19	
	Total Operating Cost (A + B)	185.92	170.74	195.39	211.47	219.41	232.57	218.44	231.63	
III	Gross Operating Surplus	149.56	197.61	208.25	149.01	221.72	232.38	184.47	195.38	
IV	A <i>Finance & Miscellaneous income (excluding Interest)</i>									
	Cargo handling activity	26.05	6.64	14.35	6.49	9.14	9.69	8.28	6.78	
	Port & Dock activity	13.70	4.16	8.79	6.03	6.04	6.41	6.04	6.41	
	Container handling activity	8.63	2.62	5.32	3.92	4.34	4.60	4.34	4.60	
	Railway activity	7.70	1.27	2.53	1.61	1.59	1.69	1.59	1.69	
	Estate activity	0.64	0.11	0.27	0.14	0.14	0.15	0.14	0.15	
	Total A)	56.72	14.80	31.26	20.19	21.25	22.54	20.39	21.63	
	B <i>Finance & Miscellaneous Expenses (excluding Interest)</i>									
	Cargo handling activity	26.01	43.16	36.56	39.91	44.92	47.61	43.01	45.93	
	Port & Dock activity	12.19	20.44	21.06	18.93	20.70	21.94	20.70	21.94	
	Container handling activity	1.13	0.92	0.64	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	
	Railway activity	5.52	8.85	7.70	9.80	9.21	9.76	9.21	9.76	
	Estate activity	0.89	1.65	1.77	1.55	1.79	1.90	1.79	1.90	
	Total B)	45.74	75.02	69.73	70.25	76.68	81.27	74.77	79.59	
	C <i>Allocated Management & General Overheads</i>									
	Cargo handling activity	49.73	54.39	61.30	64.00	64.00	67.63	64.00	67.83	
	Port & Dock activity	21.32	22.32	23.52	28.68	29.50	31.26	29.50	31.26	
	Container handling activity	0.99	0.25	0.17	0.09	0.09	0.10	0.09	0.10	
	Railway activity	10.08	10.52	12.15	14.84	13.13	13.92	13.13	13.92	
	Estate activity	2.21	3.14	3.78	2.35	2.55	2.70	2.55	2.70	
	Total (A - B - C)	84.33	90.62	100.92	109.96	109.27	115.81	109.27	115.81	
	V <i>Net Surplus (III - IV)</i>	-73.35	-150.84	-139.39	-160.02	-164.70	-174.54	-163.65	-173.77	
VI	Capital Employed	568.41	507.02	612.63	632.24	683.79	721.39	483.46	447.24	
VII	Return on Capital Employed	108.66	93.80	107.25	93.97	102.57	108.21	71.65	66.23	
VIII	Net Surplus/ Deficit after Return	-32.65	-46.82	-38.39	-104.98	-45.55	-50.37	-50.83	-44.62	
IX	Net Surplus/ Deficit after Return as a % of Operating Income	-21.19%	-28.32%	-20.72%	-29.12%	-10.33%	-10.83%	-12.62%	-10.45%	
X	Average Surplus/ Deficit	-23.41%			-29.12%		-10.58%		-11.53%	

Chennai Port Trust

Annex-I (b)

(Rs. In Crores)

Cost Statement for the Cargo Handling Activity						
Sr. No.	Particulars	Actuals	Current year		Estimates	
			2002-03	2003-04	2004-05	2005-06
I	Operating Income					
	General Cargo including Storage	59.44	68.65	88.35	95.36	107.35
	Cranage and FLT	5.82	7.28	8.59	8.65	13.11
	FC Vaigai/ Thangam	0.25	0.80	0.85	0.90	3.82
	Warehouse	14.84	17.22	18.01	17.5	18.55
	POL	29.46	27.66	30.32	23.00	23.80
	Iron Ore	44.26	43.84	41.35	44.20	46.65
	Total Operating Income	154.07	185.35	185.27	189.81	209.86
II	A Operating Cost					
	General Cargo including Storage	53.21	49.95	45.28	58.63	61.31
	Cranage and FLT	9.28	7.04	10.91	7.85	7.71
	FC Vaigai/ Thangam	0.77	0.74	0.78	1.79	1.54
	Warehouse	5.30	5.17	5.37	3.34	3.84
	POL	1.76	1.81	3.21	2.61	3.39
	Iron Ore	28.50	26.47	30.15	30.65	30.81
	Total A)	98.83	91.18	95.66	104.67	108.5
	B Depreciation					
	General Cargo including Storage	0.85	0.89	0.83	0.83	0.88
	Cranage and FLT	2.12	1.99	2.93	2.94	3.12
	FC Vaigai/ Thangam	-	1.40	2.02	2.02	2.15
	Warehouse	0.07	0.08	0.14	0.14	0.15
	POL	0.83	0.93	1.21	1.22	1.29
	Iron Ore	1.28	1.10	1.56	1.56	1.65
	Total B)	5.13	6.30	8.66	8.71	9.23
	Total Operating Cost (A + B)	103.96	97.46	104.37	113.36	117.73
III	Gross Operating Surplus					
		50.11	87.67	80.9	76.23	92.15
IV	A Finance & Miscellaneous Income (excluding Interest)					
	General Cargo including Storage	10.05	2.76	6.69	3.85	3.89
	Cranage and FLT	0.99	0.29	0.87	0.43	0.42
	FC Vaigai/ Thangam	0.04	0.03	0.05	0.04	0.05
	Warehouse	2.51	0.69	1.39	0.68	0.84
	POL	4.98	1.11	2.35	1.13	1.15
	Iron Ore	7.48	1.76	3.20	2.18	2.13
	Total A)	26.05	8.84	14.35	8.49	8.78
	B Finance & Miscellaneous Expenses (excluding Interest)					
	General Cargo including Storage	12.75	20.20	14.97	21.32	23.47
	Cranage and FLT	2.56	3.53	4.50	3.09	3.19
	FC Vaigai/ Thangam	0.18	0.75	0.82	0.72	0.64
	Warehouse	1.16	1.98	1.70	1.35	1.51
	POL	0.59	1.07	1.90	1.05	1.40
	Iron Ore	8.77	15.63	14.87	12.38	12.80
	Total B)	26.01	43.16	38.56	39.91	43.01
	C Allocated Management & General Overheads					
	General Cargo including Storage	21.29	22.08	20.75	35.85	36.16
	Cranage and FLT	3.72	3.11	5.00	4.68	4.55
	FC Vaigai/ Thangam	0.32	0.46	0.65	1.09	0.91
	Warehouse	1.48	1.52	1.62	2.04	2.15
	POL	0.87	1.06	3.53	1.60	2.00
	Iron Ore	22.05	26.16	29.75	18.74	18.23
	Total C)	49.73	54.39	61.3	84.00	64.00
	Total (A - B - C)	-49.69	-90.91	-85.51	-95.42	-98.73
V	Net Deficit (III - IV)					
		0.42	-23.04	-4.61	-19.19	-6.58
VI	Capital Employed					
		166.42	128.91	138.56	142.95	162.64
VII	Return on Capital Employed					
		30.79	23.85	24.25	21.25	24.10
VIII	Net Surplus/ Deficit after Return					
		-30.37	-46.69	-28.86	-40.44	-30.66
IX	Net Surplus/ Deficit after Return as a % of Operating Income					
		-19.71%	-28.36%	-15.56%	-21.33%	-14.62%
X	Average Surplus/ Deficit					
				-21.21%		-13.75%

Chennai Port Trust

Annex-I (c)

(Rs. in Crores)

Cost Statement for the Port and Dock facility								
Sr. No.		Particulars	Actuals		Current year	Estimates		
			2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08
I		Operating Income						
		Berthing & Mooring	22.43	29.65	30.95	33.54	45.48	47.00
		Port Dues	18.81	24.74	26.74	28.75	29.73	31.51
		Towage & Pilotage	39.81	49.24	55.84	60.05	61.80	65.51
		Salvage & Divers	0.0036	0.011	-	-	-	-
		Total Operating Income	81.05	103.64	113.53	122.34	137.01	144.02
II	A	Operating Cost						
		Berthing & Mooring	17.12	14.78	17.38	28.39	30.22	32.13
		Port Dues	3.59	3.52	5.81	0.06	0.06	0.06
		Towage & Pilotage	21.93	19.73	23.45	18.41	19.60	20.78
		Salvage & Divers	0.0005	0.0001	0.0067	0.04	0.04	0.0424
		Total A)	42.64	38.03	46.65	46.90	49.92	53.01
		B <i>Depreciation</i>						
		Berthing & Mooring	3.07	2.72	6.74	6.75	7.15	7.58
		Port Dues	0.73	0.79	2.55	2.55	2.70	2.84
		Towage & Pilotage	4.22	6.36	8.78	8.80	9.33	9.89
		Salvage & Divers	0.0163	0.0165	0.02	0.02	0.03	0.03
		Total B)	8.04	9.89	18.09	18.12	19.21	20.34
		Total Operating Cost (A + B)	50.68	47.92	64.74	65.02	69.13	73.35
III		Gross Operating Surplus	30.38	55.72	48.79	57.32	67.88	70.67
IV	A	Finance & Miscellaneous Income (excluding Interest)						
		Berthing & Mooring	3.79	1.19	2.40	1.65	1.63	1.73
		Port Dues	3.18	0.99	2.07	1.42	1.43	1.52
		Towage & Pilotage	8.73	1.98	4.32	2.96	2.98	3.16
		Salvage & Divers	0.0006	-	-	-	-	-
		Total A)	13.70	4.16	8.79	6.03	6.04	6.41
		B <i>Finance & Miscellaneous Expenses (excluding Interest)</i>						
		Berthing & Mooring	5.12	8.58	8.60	11.46	12.55	13.3
		Port Dues	0.81	1.38	2.21	0.02	0.02	0.02
		Towage & Pilotage	6.26	10.47	10.25	7.43	8.11	8.6
		Salvage & Divers	0.003	0.005	0.0001	0.02	0.02	0.0212
		Total B)	12.19	20.44	21.06	18.93	20.70	21.94
		C <i>Allocated Management & General Overheads</i>						
		Berthing & Mooring	10.05	12.00	11.91	17.36	17.88	18.95
		Port Dues	0.44	0.42	0.90	0.04	0.04	0.04
		Towage & Pilotage	10.83	9.9	10.71	11.26	11.56	12.25
		Salvage & Divers	0.0014	0.0015	0.0046	0.02	0.02	0.0212
		Total C)	21.32	22.32	23.52	28.68	29.50	31.26
		Total (A - B - C)	-19.81	-38.60	-35.79	-41.58	-44.16	-46.79
V		Net Deficit (III - IV)	10.56	17.13	13.00	15.74	23.72	23.88
VI		Capital Employed	288.86	261.67	353.11	364.30	278.57	257.70
VII		Return on Capital Employed	53.44	48.41	61.79	54.15	41.28	38.16
VIII		Net Surplus/ Deficit after Return	-42.88	-31.28	-48.80	-38.41	-17.56	-14.29
IX		Net Surplus/ Deficit after Return as a % of Operating Income	-100.55%	-82.25%	-104.61%	-81.89%	-35.19%	-26.95%
X		Average Surplus/ Deficit	-95.80%			-81.89%	-31.07%	

Annex-I (d)

Chennai Port Trust

(Rs. in Crores)

Cost Statement for the Container Handling Activity							(Rs. in Crores)	
Sr. No.		Particulars	Actuals			Current year	Estimates	
			2003-03	2003-04	2004-05		2006-07	2007-08
I		Operating Income (Royalty)	51.03	65.11	68.65	0.00	0.00	0.00
II		Operating Cost						
		Operating Cost	3.55	1.25	0.14	0.15	0.15	0.16
		Depreciation	2.14	1.68	2.39	2.40	2.54	2.70
		Total Operating Cost	5.69	2.93	2.53	2.55	2.69	2.86
III		Gross Operating Surplus (I - II)	45.34	62.18	66.12	-2.55	-2.69	-2.86
IV	A	Finance & Miscellaneous Income (excluding Interest)	8.63	2.62	5.32	3.92	4.34	4.60
	B	Finance & Miscellaneous Expenses (excluding Interest)	1.13	0.92	0.64	0.06	0.06	0.06
	C	Allocated Management & General Overheads	0.99	0.25	0.17	0.09	0.09	0.10
		Total (A - B - C)	6.51	1.45	4.51	3.77	4.19	4.44
V		Net Deficit (III - IV)	51.85	63.63	70.63	1.22	1.50	1.58
VI		Capital Employed	71.19	69.36	67.60	69.74	0.00	0.00
VII		Return on Capital Employed	13.17	12.83	11.83	10.36	0.00	0.00
VIII		Net Surplus/ Deficit after Return	38.68	50.80	58.80	-9.14	1.50	1.58
IX		Net Surplus/ Deficit after Return as a % of Operating Income	75.80%	78.02%	85.65%	-NA-	-NA-	-NA-
X		Average Surplus/ Deficit	79.82%			-NA-	-NA-	

Annex-I (e)

Chennai Port Trust

(Rs. in Crores)

Cost Statement for the Railway Activity							
Sr. No.	Particulars	Actuals			Current year	Estimates	
		2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08
I	Operating Income	45.51	31.72	32.72	32.60	39.44	42.25
II	Operating Cost						
	Operating Cost	20.83	18.18	17.71	24.27	22.26	23.60
	Depreciation	1.72	1.71	2.41	2.42	2.56	2.71
	Total Operating Cost	22.55	19.89	20.12	26.69	24.82	26.31
III	Gross Operating Surplus (I - II)	22.96	11.83	12.6	5.91	14.62	15.94

IV	A	Finance & Miscellaneous Income (excluding Interest)	7.70	1.27	2.53	1.61	1.59	1.69
	B	Finance & Miscellaneous Expenses (excluding Interest)	5.52	8.85	7.70	9.80	9.21	9.76
	C	Allocated Management & General Overheads	10.08	10.52	12.15	14.84	13.13	13.92
		Total (A - B - C)	-7.90	-18.10	-17.32	-23.03	-20.75	-21.99
V		Net Deficit (III - IV)	15.06	-6.27	-4.72	-17.12	-6.13	-6.05
VI		Capital Employed	39.09	27.20	31.01	31.99	24.46	22.63
VII		Return on Capital Employed	7.23	5.03	5.43	4.75	3.63	3.35
VIII		Net Surplus/ Deficit after Return	7.83	-11.30	-10.15	-21.87	-9.76	-9.40
IX		Net Surplus/ Deficit after Return as a % of Operating Income	17.20%	-35.63%	-31.01%	-67.10%	-24.74%	-22.25%
X		Average Surplus/ Deficit		-16.48%		-67.10%		-23.49%

Annex-I (f)

Chennal Port Trust

(Rs. in Crores)

Cost Statement for the Estate Activity								
Sr. No.		Particulars	Actuals			Current year	Estimates	
			2002-03	2003-04	2004-05			
I		Operating Income	3.81	2.73	3.47	15.93	16.58	17.44
II		Operating Cost						
		Operating Cost	2.61	2.15	3.04	3.24	3.44	3.67
		Depreciation	0.43	0.37	0.59	0.59	0.63	0.66
		Total Operating Cost	3.04	2.52	3.63	3.83	4.07	4.33
III		Gross Operating Surplus (I - II)	0.77	0.21	-0.16	12.10	12.51	13.11
IV	A	Finance & Miscellaneous Income (excluding Interest)	0.64	0.11	0.27	0.14	0.14	0.15
	B	Finance & Miscellaneous Expenses (excluding Interest)	0.89	1.65	1.77	1.55	1.79	1.90
	C	Allocated Management & General Overheads	2.21	3.14	3.78	2.35	2.55	2.70
		Total (A - B - C)	-2.46	-4.68	-5.28	-3.76	-4.2	-4.45
V		Net Deficit (III - IV)	-1.69	-4.47	-5.44	8.34	8.31	8.66
VI		Capital Employed	22.85	19.88	22.55	23.27	17.79	16.46
VII		Return on Capital Employed	4.23	3.68	3.95	3.46	2.64	2.44
VIII		Net Surplus/ Deficit after Return	-5.92	-8.15	-9.39	4.89	5.67	6.23
IX		Net Surplus/ Deficit after Return as a % of Operating Income	-155.31%	-298.45%	-270.51%	30.67%	34.19%	35.70%
X		Average Surplus/ Deficit		-241.42%		30.67%		34.95%

The Chennai Port Trust
Scale of Rates

CHAPTER - I

1.1. Definitions - General

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal vessel" shall mean vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). "Consignment" shall mean the goods covered by one import or export application'.
- (iii). "Enclosed Harbour" shall mean the area within the breakwater upto buoy No.9.
- (iv). "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (v). "Shift" shall mean the shift of such hours as may be prescribed by the CHPT from time to time. The shift hours so prescribed by the CHPT are as under:-

I Shift	:	0600 to 1100 hours
	:	1200 to 1400 hours.
II Shift	:	1400 to 1900 hours
	:	1930 to 2200 hours.
III Shift	:	2200 to 0200 hours
	:	0230 to 0600 hours

Unless otherwise specified 'Day' shall be reckoned with from 06.00 a.m. of a day to 06.00 a.m. on the following day.

For purpose of recovering service charges as provided in the various chapters in the Scale of Rates, half-a-shift shall be 4 hours or less in a shift and any period in excess of 4 hours in a shift shall be treated as a full shift. Unless otherwise specified 'half-a-shift' shall be reckoned with as detailed below:

I Shift	First Half	:	0600 to 1000 hours
	Second Half	:	1000 to 1400 hours
II Shift	First Half	:	1400 to 1800 hours
	Second Half	:	1800 to 2200 hours
III Shift	First Half	:	2200 to 0200 hours
	Second Half	:	0200 to 0600 hours

- (vi). 'Wharfage' shall mean the basic dues recoverable on all cargo imported or exported or transhipped or passing through the port, whether porteraged by the CHPT or not.
- (vii) "Port Limit" shall mean Port Limit of CHPT notified by the Central Government in terms of Section 4(2) of the Indian Ports Act, 1908.

1.2. General Terms & Conditions

- (i). a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.

- (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (ii). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (iii).
 - (a). Vessel related charges shall be levied on shipowners / steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiary or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.
 - (b). Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees based on the market buying rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers; and on the date of arrival of the containers into the port in case of export containers.
 - (c). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (d). The cargo / container related charges for all Coastal cargo / containers, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and Iron pallets, should not exceed 60% of the normal cargo / container related charges.
 - (e). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
 - (f). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
 - (g). For the purpose of this concession, cargo/ container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transhipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (h). The charges for coastal cargo/ containers/ vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (iv). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the port for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (v).
 - (a). For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.

- (b). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (vi). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the CHPT shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 12.25% p.a. The penal interest will apply to both the CHPT and the port users equally.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the CHPT. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vii). The aggregate of all charges (including demurrage) payable on any one consignment shall be subject to a minimum of Rs.100. Further, the charges payable shall also be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each application / bill etc.
- (viii). No refund shall be made if the amount refundable is less than Rs.100. This limit of Rs.100 shall also be applied for supplementary claims for under charges. This however shall not apply for the provisional Deposits collected for the services in advance.
- (ix). In the case of coal, coke, ores (other than Iron ore by Mechanical handling), Edible oils and other goods in bulk, charges (Wharfage, craneage, demurrage and special services, if any) shall be recovered as per manifested quantity of the vessel.
For purpose of recovery of the charges, except in cases otherwise specified hereinafter the gross and not the net units of each package as specified in the relative invoice or other shipping document shall be taken, subject to a test-check by the CHPT. In the absence of these documents or in the absence of the specification of gross units therein, the units arrived at by actual test-check shall be taken as the gross units.
- (x). Vessel related charges shall be collected based on GRT of the vessel. Deck cargo includes container on deck. Deck cargo shall be exempted from assessment of all vessel related charges.
- (xi)
 - a) Wharfage on Import cargo shall be paid at the rate applicable on the date of commencement of landing of the cargo.
 - b) Wharfage on Export cargo shall be paid on admittance of the cargo in to the custom bounded area at the rate prevailing on the date of admittance
 - c) The vessels shall pay the port dues on entering in to the port-limits at the rate applicable on the date of entering in to port limit.
- (xii)
 - (i). Wherever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the CHPT can submit a suitable proposal to the TAMP.
 - (ii). Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.

(iii). The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and, it must be mutually agreed upon by the Port/ Terminal and the concerned user(s).

(iv). The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.

(xiii) (i). "The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The CHPT may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.

(ii) The CHPT may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.

(iii) Provided that the CHPT should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP."

(xiv) Service Tax, Educational Cess and any taxes and duties to be levied by the state/ central government shall be collected at the prescribed rate.

(xv). The users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the CHPT.

CHAPTER- II

VESSEL RELATED CHARGES

PORT DUES

1.0 Rate of Port Dues for vessels calling at the Port:-

Particulars	Rate Per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel	
	Foreign Going Vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in Rs.)	Coastal Vessels	Foreign vessel
Vessels chargeable (All types of sea going vessels including Lash Barges)	0.2300	6.075	The due is payable once in 30 days	The due is payable on each entry into the Port

Notes:

- (1). For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the 'Remarks' column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying Port Dues.
- (2). Port dues shall not be levied on the following:
 - (i). Any pleasure yacht;
 - (ii). Any vessel, which, having left the port, is compelled to re-enter by stress of weather or in consequence of having sustained any damage.
 - (iii). The following categories of naval vessels are exempted from payment of Port Dues.

- (a). Vessels of war flying the white ensign belonging to or in the service of the Republic of India.
- (b). Vessels flying the blue ensign.
- (c). Men of war belonging to any foreign Prince or State entering the Port.
- (iv). Vessels belonging to other Indian Ports except private port.

(3). A vessel entering the Port but not discharging or taking in any cargo or passengers therein (with the exception of such unshipment/reshipment as may be necessary for purposes of repair) shall be charged with only 50% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.

(4). A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.

(5). A LASH vessel making a 'second call' to the Port within 30 days to pick up empty and / or laden fleeting LASH barges, but not discharging or taking any cargo or passengers therein shall not be charged any Port Dues. In the event of discharging or taking of any cargo or passenger during the second call, shall be treated as a Vessel entry to the Port and shall pay the Port Dues as applicable.

(6). All vessels owned by State/Central Governments other than those specified under note 2 (iii) above are liable for payment of port dues.

(7). A coastal vessel, which after paying 50% of the Port Dues as per provisions prescribed at 3 above, re-enters the port within the period of exemption of 30 days with cargo or passengers or in ballast shall be charged the difference viz., 50% of the Port Dues previously conceded.

(8). A coastal vessel, which, after paying 75% of Port Dues as per provisions prescribed at 4 above, re-enters the port within the period of exemption of 30 days with cargo or passengers or in ballast, shall be charged the difference, viz., 25% of the Port Dues previously conceded.

(9). A vessel landing a passenger at the port without anchoring and proceeding on her voyage is liable to Port Dues in full.

20 BERTH HIRE CHARGES

A. Rate of Berth hire charges for Vessels called at the Port excluding Boat Basin & Timber Pond

GRT	Rate per hour or part thereof	
	Foreign-going Vessel (in US\$)	Coastal vessel (in Rs.)
Any volume of GRT	0.00289 per GRT	0.0763 per GRT

(1). All vessels of war flying the white ensign in the service of the Republic of India but including in times of war, mine sweepers and patrol vessels shall be exempted from the payment of berth hire charges when they occupy berth for a period not exceeding one month in any case and for a period exceeding one month if there are other moorings available for ordinary steamers, but becomes liable for payment of Berth Hire Charges when they occupy alongside berths. All other vessels belonging to the Central Government or State Government shall pay Berth Hire Charges as per the rates specified in the schedule above.

(2). A vessel after completion of discharge or loading or ballasting shall call for the Pilot for sailing within 4 Hours (or within such extension granted by the Chennai Port Trust in writing for stated reasons). If the vessel do not call for the Pilot for sailing within the period of 4 Hours after completion of discharge or loading or ballasting or within such extension granted by the Chennai Port Trust or officials authorized by it, the vessel shall

pay Additional Berth Hire Charges at the rate of Rs.9983.73 per hour or part thereof for Coastal vessel and US\$ 378 per hour or part thereof for Foreign going vessels for the period from the time of expiry of four hours or such extended time granted by Chennai Port Trust or officials authorized by it till the time of calling the Pilot.

(3). The Additional Berth Hire Charges specified in Note 2 shall not be charged for the following cases:

- a. Vessel waiting for tide, draft etc. to sail for the safety of the vessel.
- b. Strike by the Port employees.
- c. Loading arm disconnection problem.
- d. Usage of idle berth with concurrence of Chennai Port Trust or officials authorized by it.

(4). (i). The Berth Hire Charge shall not be levied after the expiry of 4 Hours from the time of calling for the Pilot for sailing.

(ii). A penal berth hire equal to one day's berth hire charge shall be levied for a False call for Pilot.

'False call for Pilot' means when vessel is not ready in all respects but has called for pilot and after boarding the vessel, the Pilot could not sail the vessel, as it was not ready resulting in disembarkation of the pilot from the vessel without sailing/shifting.

(5). Priority / Ousting Priority Charges in addition to Normal Berth Hire Charges as stated below or as and when changed by the Govt. or appropriate authority will be applicable:

(a) For providing the "priority berthing" to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for a single day or 75 percent of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth, whichever is higher shall be levied.

(b) For providing the "ousting priority" to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for a single day or 100 per cent of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the Berth whichever is higher shall be levied. In addition, for providing "Ousting priority" to any vessel, the charges for 'shifting in' and 'shifting out' of the vessels shall be collected.

(c) The fee for according priority / ousting priority as indicated above shall be charged for all the vessels except the following categories:

(i). Vessels carrying cargo on account of Ministry of Defence.

(ii). Defence vessels coming on goodwill visits.

(iii). Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by Department of Ocean Development.

(iv). Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping.

(6) In respect of Vessels coming under Berth Reservation Scheme the berth reservation charges shall be paid as per the scheme and direction issued by the government from time to time.

(7) No berth hire will be charged when the vessels idle at the CHPT's berths when operations cannot take place due to breakdown of the port equipment or power failure or any other reasons attributable to CHPT.

D. Berth Hire Charges for vessels berthed at Timber Pond and Boat Basin:-

(1) Vessels belonging to Coast Guard, I.C.S. and any other vessels which are not registered under the Harbour Craft Rules for the Port of Chennai, other than the Merchant Vessels and the non-commercial powered harbour crafts belonging to the Central Government or a State Government, the naval and air force launches of the Defence Service, the Customs, the Port and the other Government departments that are plying and stationed at the said port for their Departmental purposes, shall pay:-

Rs. 2100/- per month or part thereof per vessel or craft, or Rs. 3.93 per hour or part thereof per vessel or craft at the option of the owner of the vessel or craft for berthing at the said port in the said Boat basin and Timber Pond.

C. Charges for the Harbour Craft registered under Harbour Craft Rules for berthing at anywhere in the Port:-

(1) Any powered harbour craft registered under the Harbour Craft Rules for the Port of Chennai other than non-commercial powered harbour craft belonging to the Central Government or a State Government, plying in the Port shall pay berth hire charges either at the rate of Rs.2100/- per calendar month or part thereof or Rs.3.93 per hour or part thereof per craft at the option of the owner of the craft and the said option once exercised by the owner shall be final.

D. ANCHORAGE FEE

Sl. No.	Description	Rate applicable	
		Foreign going (US\$)	Coastal (Rs.)
1.	For anchoring at mooring point within the Enclosed Harbour	0.0011	0.0291
2.	For anchoring at any point other than mooring point outside the Enclosed Harbour	0.0006	0.0158

Note: The above charges at Sl.No.2 will be collected, for the vessel shifted out of the Enclosed Harbour for any reasons and re-berthed. No vessel shall be allowed to anchor in the outer anchorage without a designated Steamer Agent.

3.0 PILOTAGE FEES

3.1. a) RATE OF PILOTAGE FEES FOR OTHER THAN IRON ORE VESSELS CALLED AT THE PORT

G.R.T.	Size of vessel	Rate per GRT	
		Foreign-going vessel (in US\$)	Revised Coastal vessel (in Rs.)
I.	Upto 3,000 GRT	0.389	10.27
II.	3,001 to 10,000 GRT	0.269	7.10
III.	10,001 to 15,000 GRT	0.310	8.19
IV.	15,001 to 30,000 GRT	0.357	9.43
V.	30,001 to 60,000 GRT	0.507	13.39
VI	Over 60,001 GRT	0.587	15.50

b) RATE OF PILOTAGE FEES FOR IRON ORE VESSELS BERTHED AT THE IRON ORE BERTH AT BHARATHI DOCK

Size of vessels	Rate per GRT	
	Foreign-going vessel (in US\$)	Coastal vessel (in Rs.)
I. Upto 3,000 GRT	0.267	7.05
II. 3,001 to 10,000 GRT	0.185	4.89
III. 10,001 to 15,000 GRT	0.213	5.63
IV. 15,001 to 30,000 GRT	0.247	6.52
V. 30,001 to 60,000 GRT	0.349	9.22
VI. Over 60,000 GRT	0.402	10.62

3.2. Rate of Pilotage Charges for Hot move/ Cold move operations

SL No.	Particulars	Operations	
		Hot Move	Cold Move
1.	Inward Pilotage	50%	100%
2.	Outward Pilotage	50%	100%

Note: The above percentage of charges shall be applied on the rates of Pilotage Fee prescribed at 3.1 (a) and 3.1 (b).

General Notes:

- (1). Pilotage fee shall include services of ports' pilot(s); and, provision of required number of tug/tugs, launches with the crew for inward and outward pilot(s) movement.
- (2). In case of any shifting made on the request of the Steamer Agent shifting charges shall be levied as per the rates prescribed.
- (3). Shifting of a vessel to outer anchorage other than port convenience shall be considered as a pilotage action. Hence, reentry of the vessel under the same port entry, pilotage fees afresh shall be payable.
- (4). If a vessel is shifted to the outer anchorage at the request of the user, the user shall pay an Additional Pilotage Fee.
- (5). For vessels upto 3000 GRT i.e., in Item No.1 of Clause 3.1.(a) the Minimum charges under this Schedule shall be US\$ 714.42 for foreign-going vessels and Rs.18,869.26 for Coastal Vessels.
- (6). For vessels of 3,001 GRT and upto 10,000 GRT in Item No.II of Clause 3.1. (a) the Minimum charges under this Schedule shall be US\$ 865.25 for foreign-going vessels and Rs.22,852.98 for Coastal vessels.
- (7). A fee at half the rates payable for pilotage shall be levied in respect of the following vessels:
 - (i). For mooring a vessel outside the limits of port when it does not enter or leave it for example VLCC vessels and giant tankers. This provision is not applicable for vessels that are shifted to outer anchorage from berth and again from outer anchorage to berth.

- (ii). If in case of any vessel in her voyage at this port, only one way Pilotage is involved.
- (iii). In cases of vessels, where the services of either the Pilot or the Tug alone are involved.

(8). In the case of pilots whose services have been requisitioned but not utilised within 30 minutes from the time of boarding the vessel, the following charges shall be levied:

Services	Rate	
	Foreign-going vessel (in US\$)	Coastal vessel (in Rs.)
Pilots whose services have been requisitioned but not utilised after the Pilot has boarded a vessel.	89.30	2358.59

The rates specified above shall be levied not only in cases of cancellations of requisition for outward pilotage of vessels but also for the cancellations of requisitions for shifting of berths of vessels and re-mooring or for turning a vessel around in her berth or for re-mooring a vessel in the same berth due to position of heavy lifts.

(9). Special Charges:

- (i). A fee of US\$ 45.379 in respect of a foreign-going vessel and Rs.1198.55 in case of coastal vessel shall be levied for each hour or part of an hour that a pilot is kept waiting on board any vessel at the Port of Chennai beyond thirty minutes after boarding such vessel.
- (ii). The charge for towage of a sailing vessel within the limits of the Port of Chennai shall be US\$ 22.75 for foreign going vessel and Rs.600.87 for coastal vessel per hour subject to a minimum of US\$ 11.38 for foreign going vessel and Rs.300.57 for coastal vessel for a duration of 30 minutes and less. Charges for the period in excess of this duration shall be levied at the rate fixed for one hour or part thereof.

4.0 OTHER CHARGES

4.1 Rate of Shifting Charges

Item No.	Size of vessels	Rate per GRT	
		Foreign-going vessel (in US\$)	Coastal vessel (in Rs.)
I.	Upto 30,000 GRT	0.0515	1.360
II.	30,001 to 60,000 GRT	0.0515*30000 + 0.0411*GRT exceeding 30000	1.360 * 30000 + 1.086*GRT exceeding 30000
III.	Over 60,000 GRT	0.0515*30000 + 0.0411*GRT exceeding 30000 0.0360*GRT exceeding 60000	1.360 * 30000 + 1.086*GRT exceeding 30000+0.951*GRT exceeding 60000

Notes:

- (1). For shifting a vessel from stream to berth or from berth to stream or change of berths or anchorages, shifting charges shall be levied. The shifting charges shall be levied on all acts of shifting, which exclude the inward and outward movements connected with the pilotage.

(2) In case of first shifting on the User's request, 100% Shifting Charge shall be levied, if the shifting is in Cold Move. Any subsequent shifting on User's request on Cold Move, 200% Shifting Charge shall be levied.

(3). Turning round of a vessel within berth on the request of the Agent shall also be considered as a shifting.

(4). No separate charges shall be levied for shifting of any vessel for port convenience.

(a). Port convenience is defined to mean of the following:

- (i). If a working cargo vessel at berth or any vessel including transhippers at anchorage / mooring buoys is shifted / in berthed for undertaking work / hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (ii). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate, on ousting priority vessels which are exempted from bearing shifting charges, such shifting shall be treated as PORT CONVENIENCE.
- (iii). In case of transhippers, however, all acts of shifting are chargeable.
- (iv). Whenever a vessel is shifted form berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from payment of such charges. However, this benefit will not be applicable in the following cases:
 - (a). Non-cargo vessels which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.
 - (b). Vessels using the berth exclusively for overside loading / discharge.
 - (c). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.
- (v) Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel which cannot be berthed at other berths, due to LOA / Draft restrictions.
- (vi) Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless that vessel is shifted, the vessel enjoying priority cannot be berthed at the adjacent berth due to length restrictions
- (vii) In the event of occupying of 'any other cargo vessel' in a designated berth for a specific cargo due to non-availability of vessel for the specific cargo, the other cargo vessel working at the designated berth may be shifted to any other berth fallen vacant after the berthing of the other cargo vessel in the designated berth to accommodate the specific cargo vessel in the designated berth, provided no other cargo vessel waiting for the vacant berth shall be berthed in the said vacant berth in the normal turn. In the event of normal turn of berthing of the specific cargo vessel, if the designated berth is not vacant, the shifting of other cargo vessel from the designated berth shall be made as Port convenience to accommodate the specific cargo vessel.

4.2 Rate for supply of water to shipping

Item No.	Description	Unit	Rate	
			Foreign-going vessel (in US\$)	Coastal vessel (in Rs.)
1.	Water supplied to shipping by the CHPT alongside quays except at Bharathi Dock	Per 1,000 litres or part thereof	3.00	79.23
2.	Water supplied to shipping at moorings including tanker moorings and Bharathi Dock	-do-	4.00	105.64

4.3 Fees for salvage of goods:

Item No.	Value of Goods Salvaged	Rate of Salvage Charges	Minimum Charges payable
1.	Less than Rs.1,000	58.08 Per Cent ad valorem	Subject to a minimum of Rs.475.20
2.	Rs.1,000 and more but less than Rs.5,000	47.52 Per Cent ad valorem	Rs.1056.00
3.	Rs.5,000 and more but less than Rs.10,000	39.6 Per Cent ad valorem	Rs.4224.00
4.	Rs.10,000 and more but less than Rs.20,000	31.68 Per Cent ad valorem	Rs.7128.00
5.	Rs.20,000 and more but less than Rs.50,000	18.48 Per Cent ad valorem	Rs.10692.00
6.	Rs.50,000 and over	13.20 Per Cent ad valorem	Rs.14916.00

Note: These charges include the cost of ordinary diver's charges but are exclusive of any special charge which may be necessary in certain case, such as the use of tugs, barges or other crafts which will be charged at actual cost or at the rates set forth in the Port's Scale of Rates, as the case may be. In case of goods liable to damage by water, the above percentage shall be recovered on the sale value or Customs valuation, as the case may be.

4.4 DIVER'S CHARGES:

Item No.	Period	Rate per hour or part of an hour (in Rs.)	Week days between 6 a.m. to 6 p.m.	Sundays and Board's Holidays between 6 a.m. to 6 p.m.	Minimum Charges (in Rs.)
			Minimum Charges (in Rs.)	Rate per hour or part of an hour (in Rs.)	
1.	Upto a maximum of four Indress hours	792.00	1584.00	1188.00	2296.80
2.	In excess of the above	1188.00	-	1742.40	-

Note: (1). The Diver's charges specified above shall be levied in all cases of diving work carried out on special requisitions for the services of the Port Submarine Diver irrespective of the results of search or examinations by the Divers. Where a search is undertaken for recovery of goods lost over board and such goods are recovered, charges as for salvage shall be levied.

(2). When the diving boat is towed by a launch, the towage charges shall be levied extra

CHAPTER - III

CARGO RELATED CHARGES

SCALE 1 - Schedule of wharfage charges

Item no.	Nomenclature	Unit	Rate (in Rs.)	Revised Rate for Coastal Vessel (in Rs.)
1.	Acids of all kinds :	1 Tonne	63.80	38.28
2.	Animals, birds and reptiles alive (per animal)	Each	28.60	17.16
3.	Asbestos, Cement, Clinker lime and limestone and Product.	1 Tonne	28.60	17.16
4.	Baggage and personal effects not accompanying bonafied passengers and seamen	Per Package	71.39	42.83
5.	Bricks and tiles - ordinary	100 or part thereof	5.72	3.43
6.	Cereals and pulses of all kinds	1 Tonne	28.60	17.16
7	Chemicals of all sorts including Carbon black and gas of all kinds except medicines, chemical manures - Not in Bulk	Ad valorem	0.65%	0.39%
7-A	Chemicals of all sorts including Carbon black and gas of all kinds except medicines, chemical manures - in Bulk	1 Tonne	96.80	58.08
8.	Thermal Coal	1 Tonne	23.00	23.00
8-A	Coal other than thermal coal, coke of all kinds and charcoal of all kinds	1 Tonne	23.00	13.80
9.	Common Salt	1 Tonne	17.16	10.29
10.	Conveyance - Various types, parts and accessories:-			
	a) Powered two wheeled vehicles	Each	285.56	171.33
	b) Jute, Hemp and their manufactures Auto Rickshaws and other three wheeled vehicles including their chassis on wheels	Each	713.90	428.34
	c) (i). Motor cars, Jeeps, Van and Tourist Caravans loaded or unloaded by the RORO system	Ad valorem	0.33%	0.20%
	(ii). Motor cars, Jeeps, Vans and Tourist Caravans loaded or unloaded other than by RORO system	Each	2855.60	1713.36
	d) (i). Motor vehicles like buses, dumpers, lorries, tractors, trucks, chassis & trawlers - without load - By RORO system	Ad valorem	0.33%	0.20%
	(ii). Motor vehicles like buses, dumpers, lorries, tractors, trucks, chassis & trawlers - load - By RORO system	Ad valorem	0.43%	0.26%
	e) Motor vehicles like buses, dumpers, lorries, tractors, trucks, & trawlers - Other than RORO system	Each	5711.20	3426.72
	f) Chassis of vehicles in item No.(e) above on wheels	Each	2855.60	1713.36

	g) Railway coaches and wagons	Each	14278.00	8566.80
	h) Locomotives	Each	21417.00	12850.20
	i) Vehicles not specified above and parts and accessories of conveyances, tubes and all earth moving equipments like Excavators, Pay loaders Bulldozers, Dozers, Poclainers, FLTs, TLTs, Reach Stackers etc. excluding rubbers tyres and tubes	Ad valorem	0.43%	0.26%
11	Cotton - Raw, Jute, Hemp and their manufactures	1 Tonne	85.69	51.41
12.	Drugs, medicines and medical stores and appliances	Ad valorem	0.14%	0.08%
13.	Fish,fresh-dried-salted-others, Fish maws, Shrimps and prawn-fresh-dried-salted - others, Frog legs and other similar items Fresh and processed	1 Tonne	27.17	16.30
14.	Hides and Skins-Clippings and Cuttings-Tanned and Untanned	1 Tonne	28.60	17.16
15	Iron and steel materials including Galvanized Steel, Pig iron and ingots, Tin plates, Lead material of all types	1 Tonne	42.90	25.74
15-A	Alloy steel, Stainless Steel and Metals not otherwise specified - Ingots and products	1 Tonne	71.39	42.83
16.	Leather, Leather goods including footwear of all kinds	Ad valorem	0.14%	0.08%
17.	Machinery of all kinds including Electrical, Electronic goods, wires, cable and parts & accessories thereof	Ad valorem	0.22%	0.13%
18.	Manure of all kinds-Fertilisers-Fertiliser Raw Materials, Rock phosphate, MOP, SOP and sulphur etc.	1 Tonne	28.60	17.16
19.	Metal scrap of all kinds	1Tonne	28.60	17.16
20.	Metals-Precious-Silver, Gold and Platinum	Ad valorem	3.22%	1.93%
21.	Molasses in bulk	1,000 Litres	34.32	20.59
22.	Oil-Animal or Vegetables - Not in Bulk	Ad valorem	0.65%	0.39%
22-A	Oil-Animal or Vegetables - In Bulk	1 Tonne	55.00	33.00
23.	Oil-Dangerous-Mineral-Crude-in bulk	1 Tonne	36.30	36.30
24.	Oil-POL Products in liquid including Kerosene, Lubricating oil and Lube base stock in bulk other than Crude Note: Wharfage @ Rs.10/- for 1000 litres shall be leviable on the cargo of CPCL	1,000 Litres	36.30	36.30
25	Oil-Heavy petroleum, i.e. petroleum products having flash point above 65 °C (149 °F)- in bulk	1,000 Litres	32.67	32.67
25-A	Oil-Heavy Petroleum, i.e.petroleum products having flash point above 65 °C (149 °F) - Not in bulk	1 Cubic Metre	53.24	53.24
25-B	Oil-Lubricating including Lube-base-stock- Not in bulk	1 Cubic Metre	55.66	55.66
26	Ores and minerals of all kinds including sized kerb stones / cobble stones for Export	1 Tonne	16.50	16.50
26-A	Ores and minerals of all kinds in bulk for imports	1 Tonne	28.60	28.60

27.	Paper of all kinds	1 Tonne	42.90	25.74
28.	Provisions, groceries, oilman stores including sugar, condiments, food and flour of all kinds, fruits & vegetables including coconuts, onions, spices and garlic other than cereals & pulses of all kinds	1 Tonne	35.75	21.45
29.	Rubber, Raw	Ad valorem	0.43%	0.26%
29-A	Rubber - Manufactured	Ad valorem	0.14%	0.08%
30.	Stones-Sculptural, engraved slabs, dressed	1 Tonne	49.94	29.96
31.	Stores - Naval and Military including arms, ammunitions and explosives of all kinds, Tank and Tank parts	1 Tonne	85.69	51.41
32.	Textiles and yarn of all kinds and all manufactures thereof	Ad valorem	0.14%	0.08%
33.	Timber (in logs)	1 Cubic Metre	25.30	15.18
34.	Timber of all kinds other than in logs including plywood, wood pulp and Boards.	1 Tonne	42.90	25.74
35.	Tobacco - raw, leaf and manufactured	Ad valorem	0.14%	0.08%
36.	Items not otherwise specified - in Bulk	1 Tonne	47.08	28.24
36-A	Items not otherwise specified - Other than Bulk	Ad valorem	0.57%	0.34%

N.A. - NOT APPLICABLE**Notes:**

- (1). Import cargo covered by Overseide Delivery Order (ODO) and all Bulk cargoes (Import/Export) are not taken charge by the CHPT.
- (2). In respect of palletised cargo on the export side the unit of pallets used for palletisation shall be excluded for reckoning the unit for purposes of recovery of (a) Wharfage, and (b) Demurrage and cranage, if any.
- (3). (i). **Ad valorem Levy**:- The percentage rate of 'Ad valorem' unit shall be as follows :
 - (a). Goods imported:- The percentage levy shall be on C.I.F. value as assessed by Customs for import goods.
 - (b). Goods exported:- The percentage levy shall be on F.O.B. value as assessed by Customs for export goods.
 - (c). Coastal goods:- The value to be taken for Ad valorem levy shall be as given in the Coastal Bill of Lading / Invoice.
(ii). In case of the goods not otherwise specified, where the value of the cargo could not be assessed, the wharfage shall be collected on weight under Item 36 & 36-A.
- (4). In cases, where unit of wharfage has to be assessed on ad valorem basis, the value of the cargo to be reckoned with shall be rounded off to the next higher rupees.
- (5). Before classifying any cargo under 'goods not otherwise specified', the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the schedule given above.
- (6). Wharfage at 66.67% of the rates prescribed in the schedule shall be levied for oil fuel shipped for bunkers.
- (7). In respect of Iron Ore including Pellets, other ores, all types of Coal and Coke, shredded scrap, fertilizer of all forms and if any other new Dry Bulk cargo creating pollution, handled in Bulk in the inner harbour, a Pollution Levy @ Rs5/- per MT shall be collected in addition to normal wharfage charges as specified under Scale-1. In case of new Dry Bulk cargoes, as regards creation of pollution, the decision of Board of Chennai Port Trust shall be final.

(8). In case of cargo for other ports landed from vessel in distress and reshipped without having left the CHPT's premises, wharfage shall be levied only once on landing.

(9). In case cargo loaded into vessel is subsequently unloaded due to various reasons, no wharfage shall be levied on the cargo shipped in the same vessel without leaving the port's premises. Wharfage shall not be levied again if the cargo is reshipped in another vessel.

SCALE - 2 - TRANSHIPMENT GOODS

Item No.		Rate
1.	Cargo of mineral oil in bulk and reshipped / transshipped.	Rs.65.67 per tonne
2.	Cargo, other than mineral oil in bulk, or other ports transshipped direct from ship to ship.	Rs.34.32 per tonne
3.	Cargo manifested for 'local' and subsequently amended at Chennai for 'transhipment'.	Wharfage rate as prescribed in Scale 1 both on landing and on shipment.
4. (a).	Oil, mineral in bulk transshipped direct from ship to ship.	50% of Wharfage rate as prescribed in Scale 1 on the transhipped units.
(b).	Oil pumped from the vessel into terminal tanks of oil companies and then shipped to vessels for the hinter land, fog, light, field.	100% of Wharfage as per Scale 1 only on the Oil discharged and 'NIL' at the time of export.
(c).	Indigenous produce - oil pumped into the Terminal Tank of oil companies from the hinter land, when shipped later / for shipment to other countries	100% of Wharfage as per Scale 1 at the time of export from this Port on the quantity shipped.
Note:- It is the responsibility of the Steamer Agents to shift transhipment cargo for shipment when the on carrier vessel is berthed at a berth different from the one where the transhipment cargo is landed and lying.		

SCALE - 3 - GOODS FREE OF WHARFAGE

Item No.	Classification for purposes of this Scale
1.	Goods imported by rail and sent out by rail or road, which have been stored in any space, open or covered licensed on monthly or annual basis.
2.	Goods consigned to or by the CHPT and goods consigned in the name of Government of India on Chennai Port Trust account.
3.	Fodder accompanying livestock and not manifested as cargo.
4.	Sweeping collected from the Board's premises.
5.	Survey rejections.
6.	Goods belonging to the oil installations passing through the CHPT's premises in railway wagons without being unloaded.
7.	Rail-borne goods missent to the harbour or rejected by the consignee.
8.	Cargo/Containers (Empty or Loaded) not manifested for transhipment but merely transferred from one hatch to another of the same vessel without being landed on the quay or on the barge/lighter.
9.	Bonafide ships' fittings, ship's stores, unmanifested Dunnage and provisions for the use of ships other than bunkers.
10.	Bonafide passengers' and seamen's baggage and personal effects accompanying them.
11.	Mail in bags or packets, manifested or unmanifested.
12.	Personal Baggage, stores and carriages accompanying the Defence Personnel, other Civil Staff moving on duty embarking or disembarking and animals meant for carrying food.

SCALE 4 - CHARGES FOR HANDLING IRON ORE THROUGH MECHANISED ORE HANDLING PLANT

Item No.	Description	Unit	Rates (in Rs.)
1	Iron Ore shipped through mechanical ore handling system at Bharathi Dock	per tonne or part thereof	85.00
2.	Charges for cleaning the ore handling system for receiving and shipment of iron ore fines/calibrated iron ore.	per tonne or part thereof	2.00
3.	Pollution Levy	per tonne or part thereof	5.00
4.	Special Port Charges including Haulage	per tonne or part thereof	15.00

Notes :

- (1). The rate specified at item (1) is inclusive of all operations from the time of tippling the iron ore from the wagon by the wagon tippler to putting it into the holds of the vessel, cleaning the system, cleaning the spillages, dust and trimming operations of the Ship if any required and Wagon damages, but exclusive of all the Railway Operations connected with the movement of iron ore for which charges are leviable as per the Scale of Rates.
- (2). A rebate of 40% in item (1) and (2) at Rs.34.80 per tonne shall be given for the quantity of Iron Ore manually unloaded from Wagons at the Royapuram Railway Yard or any place and intercarted to the mechanical ore handling plant through trucks for shipment at the cost of exporters.
- (3). This rebate will be allowed only when the wagon tippler and stacker can not be spared by the Port for reasons like maintenance, overhaul and repairs or non-availability of these equipment because of being hired by another party.

SCALE 5 - Wharfage on containers and containerised cargo.

Charges against masters, owners or agents of vessels or importers or shippers for services rendered to containers and containerised cargo passing through the port.

Item No.	Classification	Rate per Container (in Rs.)		
		Upto 20 feet in length	Above 20 feet and Upto 40 feet in length	Above 40 feet in length
1.(i).	Wharfage on cargo containerised in ONE FCL CONTAINER (Import or Export)	500	750	1,000
(ii). (a)	Wharfage on cargo containerised in ONE LCL CONTAINER (Import or Export) in cases when no destuffing / stuffing is done inside the port premises	500	750	1,000
(ii). (b)	Wharfage on cargo containerised in ONE LCL CONTAINER in cases when the cargo is destuffed / stuffed for delivery / shipment inside the port premises.	Wharfage as per classification under Scale 1 in Chapter-III.		
(iii).	Wharfage on container BOX ONLY (Import or Export)	40	60	80

SCALE 6 - CHARGES FOR CONTAINER STORAGE

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in US\$)		
		Upto 20' in Length	Above 20' and upto 40' in length	Above 40' in Length
1.	Import - FCL, LCL & Empty			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4 - 15 days	2.50	5.00	7.50
	16 - 30 days	5.00	10.00	15.00
	Beyond 30 days	10.00	20.00	30.00
2.	Export - FCL, LCL & Empty			
	First 7 days	Free	Free	Free
	8 - 15 days	2.50	5.00	7.50
	16 - 30 days	5.00	10.00	15.00
	Beyond 30 days	10.00	20.00	30.00
3.	ICD - Import & Export - Loaded & Empty			
	First 15 days	Free	Free	Free
	16 - 30 days	2.50	5.00	7.50
	31 - 45 days	5.00	10.00	15.00
	Thereafter	10.00	20.00	30.00
4.	Transhipment - Loaded & Empty			
	First 30 days	Free	Free	Free
	31 - 45 days	2.50	5.00	7.50
	46 - 60 days	5.00	10.00	15.00
	Thereafter	10.00	20.00	30.00
5.	Shut out - Loaded & Empty			
	First 15 days	2.50	5.00	7.50
	16 - 30 days	5.00	10.00	15.00
	Thereafter	10.00	20.00	30.00
6.	Change of status to local delivery			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4 - 15 days	2.50	5.00	7.50
	16 - 30 days	5.00	10.00	15.00
	Beyond 30 days	10.00	20.00	30.00

Notes:

- (1). Storage period for a container shall be reckoned with from the day following the day of landing upto the day of loading / delivery / removal of container.
- (2). For purposes of calculation of free time, Customs notified holidays and port's non working days shall be excluded.
- (3). Transhipment containers whose status is subsequently changed to local FCL/LCL/ICD shall loose the concessional storage charges. The storage charges for such containers shall be recovered at par with the relevant import containers storage tariff.
- (4). Normal import containers subsequently changing the mode to either LCL or ICD containers will enjoy the free period applicable to local FCL Containers.
- (5). Total storage period for a shut out container shall be calculated from the day following the day when the container has become shut out till the day of shipment / delivery.
- (6). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.

(ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that:

- the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and,
- the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.

(iii). The container Agent / MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.

(iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Customs Order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Lines/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charges shall cease to apply from the date of such removal.

SCALE - 7

Special Port Service Charges on Rail borne goods passing through the Port other than Iron Ore handled at MOHP

Classification for purpose of this Scale	Unit	Charge payable
Railborne goods passing through the Port other than Iron Ore handled at MOHP, both inwards and outwards	Per tonne or part thereof	Rs.7.50

Notes:

The above charge does not include the charges payable on the railborne goods towards Haulage, demurrage, etc.

The above charges are not applicable to rail borne containerised goods.

SCALE - 8

Charges for hire of Mobile cranes and fork lift trucks for landing, shipment and delivery

Item No.	Classification for purposes of this Scale	Unit	Rate per hoist (in Rs.)	Coastal Rates (in Rs.)
(i)	Upto 1 tonne per package	per tonne or part thereof	46.32	27.79
	Over 1 Tonne and upto 5 Tonnes per package	-do-	79.92	47.95
	Over 5 Tonnes and upto 10 Tonnes per package	-do-	142.80	85.68
	Over 10 Tonnes and upto 15 Tonnes per package	-do-	210.00	126.00
	Over 15 Tonnes and upto 30 Tonnes per Package	-do-	279.00	167.40
(ii)	Items on which wharfage is quoted 'per each' in Scale-1 of Chapter III		25% of the wharfage	

Notes:

- The charges specified under the sliding scale above shall be subject to a minimum of Rs.64.80/- per consignment
- No charge shall be levied for the goods consigned to or by the CHPT and goods consigned in the name of Government of India on Chennai Port Trust Account.

(3). (a) In case of direct delivery / shipment from the ship's own derricks or Port's wharf crane, no craneage charges shall be levied for stacking and delivery / off loading and feeding to the hatch.

(b) In case of delivery / shipment directly from hook point without stacking / routing through the Transit Area, one craneage charge for delivery / shipment shall be recovered in the event of supply of Port's equipment.

(c) In case of normal delivery / shipment routed through Transit Area, two craneage charge for stacking and delivery / off loading and feeding to the hatch shall be levied when Port's crane is used.

(4). The **Private cranes** shall be allowed on the request of the party for port operations on payment of 10% of the charges specified in the Scale of Rates.

SCALE - 9

Charges for hire of wharf cranes for landing and shipment

Cranes over and above one wharf crane that is included in Berth Hire shall be provided on requisition on payment of following charges.

Item No.	Category	Charge payable per Crane requisitioned by each applicant and supplied	
		Foreign-going Vessel	Coastal Vessel
1	Upto 10 tonne capacity	Rs.3822.00 per shift subject to a minimum of Rs.1974.00 per half of a shift or part thereof.	Rs.2293.20 per shift subject to a minimum of Rs.1184.00 per half of a shift or part thereof.
2	Over 10 tonnes but not exceeding 15 tonnes capacity	Rs.8400 per shift subject to a minimum of Rs.4200.00 per half of a shift or part thereof.	Rs.5040.00 per shift subject to a minimum of Rs.2520.00 per half of a shift or part thereof.

Note:

1. Any plant or equipment lifted on or lifted off aiding the process of landing from or landing of cargo into the vessels shall not be charged separately provided the charge has been recovered as part of the Berth Hire Charges in the case of first crane or separately hired in the case of additional wharf cranes.
2. However, for work unrelated to cargo handling operations carried out using wharf cranes, necessary charges shall continue to be recovered on per shift / half shift basis as per the Scale of Rates.

SCALE - 10

Charges for hire of Mobile cranes and fork lift trucks for purposes other than landing, shipment and delivery

Item Number and Description	Unit	Charges payable
1. Upto 5 tonnes capacity	Per crane or Fork Lift Truck per shift	Rs.3,276 subject to a minimum of Rs.1638.00 per half shift.
2. Over 5 tonnes but not exceeding 10 Tonnes capacity	Per crane or Fork Lift Truck per shift	Rs.4,368 subject to a minimum of Rs.2184.00 per half shift.
3. Over 10 tonnes but not exceeding 15 tonne	Per crane or Fork Lift Truck per shift	Rs.9,954.00 subject to a minimum of Rs.4998.00 per half shift.
4. Over 15 tonnes and upto 30 tonnes	Per crane or Fork Lift Truck per shift	Rs.14490.00 subject to a minimum of Rs.7,266.00 per half shift.

General notes for Scale 9 and 10 above:

(1). Grab Hire Charges according to the grab capacity as prescribed elsewhere in the Scale of Rates shall be collected in addition to charges recovered under Scale 1, Chapter III of Scale of Rates.

(2). If cancellation order is not received before the commencement of the shift charges for one shift shall be levied where requisition is for one and more shift and charges for half a shift shall be levied where requisition is for half a shift.

(3). Supply of cranes/fork lift trucks normally hired out by the CHPT is not guaranteed. They will be supplied only if available. The CHPT shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to life or property arising directly or indirectly from the use of the cranes/fork lift trucks or breakdown of any sort or any demurrage which may occur or result from non-supply or delay in supply or by the use or due to failure of the cranes/fork lift trucks at any stage during the period of its supply on hire. The hirer is liable for any damage caused to the Cranes/Fork Lift Trucks during the subsistence of hire and shall make good all damages, whether by accident, by fire or otherwise (fair wear and tear excepted). The hirer shall indemnify the CHPT against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the cranes/fork lift trucks during the period of hire to any property belonging to the CHPT including the cranes/fork lift trucks under hire or to any other person or property or breakdown or any demurrage incurred on cargo. The hirer shall also indemnify the CHPT for all liabilities under the Workmen's Compensation Act.

The cost of repair and damage cost to the port equipment shall be recovered by the Port trust. When the repair is made through a contractor, the actual amount paid to the contractor plus 20% overhead charge shall be collected from the party who caused the damage. While the repair is made departmentally, the direct cost, indirect charges and 20% overhead thereon (direct cost and indirect cost) shall be collected from the party. When the party has fully damaged the equipment, the value as ascertained by an Independent Loss assessor / Valuer appointed by the Trust shall be recovered from the party including the cost of such survey or valuation.

(4). Whenever the CHPT's Cranes are used in carrying out the repairs by the CHPT of the plants, machinery, floating crafts, etc., of outside parties, charges leviable shall be reckoned on hourly basis for the actual number of hours involved (per hour or part thereof) i.e., the charges for the above services shall be reckoned with at one - eighth of the shift rates prescribed in the scale above for each hour or part thereof of the actual services involved.

SCALE - 11

Charges against masters, owners or agents of vessels or importers or shippers for the use of 50 tonne crane at SQ 1 and floating crane

I. 50 Tonne Crane at SQ 1 :

Weight of each package	Rate per tonne or part thereof (in Rs.)	Coastal rate per tonne or part thereof (in Rs.)
Upto 10 tonnes	374.40	224.64
Over 10 tonnes and but not exceeding 15 tonnes	421.20	252.72
Over 15 tonnes but not exceeding 30 tonnes	558.00	334.80
Over 30 tonnes but not exceeding 50 tonnes	882.00	529.20

Notes:

(1). Except when hired for delivery, a minimum charge of Rs.3715.20 per requisition will be levied for the use of crane.

(2). When the crane is requisitioned but not utilised, a charge of Rs.3715.20 will be levied, unless 4 hours clear notice is given during the CHPT's ordinary working hours cancelling the requisition.

(3). Only one lift at a time shall be slung for discharge or loading; but when two or more lifts made up into one sling are discharged or loaded by the crane, then the craneage charges are recoverable at the rate applicable to the total weight of such lift.

(4). Whenever packages weighing above 30 tonnes are landed or shipped or directly delivered or directly loaded by Ship's own derricks at SQ 1 only without the use of the CHPT's 50 Tonne crane, charges shall be recovered at 50% of the rates as specified above excepting for export of granites stones".

This charge shall not however be levied in the following cases:-

- (a). In cases where the heavy lift is discharged by derricks into or loaded by derricks from barges, subject to the barge being released or loaded by the use of the CHPT's heavy lift cranes on payment of the normal heavy lift crane charges as per Scale above.
- (b). In cases where the heavy lift cranes though requisitioned for landing or shipment of package weighing above 30 tonnes, but could not be spared by the CHPT for reasons like maintenance, overhaul repairs, non-availability of the cranes because of being hired by another party etc., as certified by the CHPT or the official authorized by it, and when the heavy lifts have to be landed or shipped necessarily by the use of the ship's own derricks.
- (c). In case of containers either empty or loaded with cargo landed or shipped by the use of the Ship's own derricks / private cranes.

(5). (a). In cases of 'normal delivery', charges shall be recovered for the actual services rendered.

(b). In case of 'direct delivery' by Port's 50 Tonne crane, craneage charges shall be recovered from Steamer Agents for landing.

(6). The Private cranes shall be allowed on the request of the party for port operations on payment of 10% of the charges specified in the Scale of Rates.

II. 150 tonne Floating Crane

Weight of each package	Rate per tonne or part thereof (in Rs.)	Coastal rate per tonne or part thereof (in Rs.)
Upto 30 tonnes	1002.00	601.20
Over 30 tonnes, but not exceeding 60 tonnes	1670.00	1002.00
Over 60 tonnes, but not exceeding 100 tonnes	2338.00	1402.80
Over 100 tonnes	3257.00	1954.20

Notes:

- (1). Except when hired for delivery, a minimum charge of Rs.2322/- per requisition will be levied for the use of crane.
- (2). When the crane is requisitioned but not utilised, a charge of Rs.2322/- will be levied, unless 4 hours clear notice is given during the CHPT's ordinary working hours cancelling the requisition.
- (3). Only one lift at a time shall be slung for discharge or loading; but when two or more lifts made up into one sling are discharged or loaded by the crane, then the craneage charges are recoverable at the rate applicable to the total weight of such lift.
- (4). Whenever packages weighing above 30 tonnes are landed or shipped or directly delivered or directly loaded by Ship's own derricks without the use of the 150 Tonne F.C., charges shall be recovered at 50% of the rates as specified above excepting granites stones for Export".

This charge shall not however be levied in the following cases:-

- (a). In cases where the heavy lift is discharged by derricks into or loaded by derricks from barges, subject to the barge being released or loaded by the use of the CHPT's heavy lift cranes on payment of the normal heavy lift crane charges as per Scale above.
- (b). In cases where the heavy lift cranes though requisitioned for landing or shipment of package weighing above 30 tonnes, but could not be spared by the CHPT for reasons like maintenance, overhaul repairs, non-availability of the cranes because of being hired by another party etc., as certified by the CHPT's Chief Mechanical Engineer, CHPT and when the heavy lifts have to be landed or shipped necessarily by the use of the ship's own derricks.
- (c). In case of Containers either empty or stuffed with cargo landed or shipped by the use of the ship's own derricks / private cranes.

(5). (a). In cases of 'normal delivery', charges shall be recovered for the actual 'services rendered.

(b). In case of 'direct delivery' by Port's floating crane, cranage charges shall be recovered from Steamer Agents for landing.

(6). The Private cranes shall be allowed at the request of the party for port operations on payment of 10% of the charges specified in the Scale of Rates. The parties shall be allowed to bring their own equipment if those equipments are not available with the port trusts. If the equipments are available with the Port Trust and not made available to the party due to its break down planned maintenance or having been hired to other party, the 10% charge specified above shall not be collected.

(7) For working of 150 Ton FC during the 2nd and 3rd shifts on any working day and during any shift on a Sunday or a CHPT Holiday, a fee of Rs10000/- per shift or part thereof shall be levied. This fee will be in addition to the cranage charges as per Scale-11 above or as per Scale-6 (Category-I) of Chapter-VI.

General note applicable for 50 tonne crane and 150 tonne floating crane.

- (1). Loads heavier than the Safe Working Load shall not be put on the equipment hired out or on the auxiliary hooks provided to the equipment.
- (2). The hirer shall be liable for the damages, if any, as specified under note (6) below, which will include as well the compensation, if any, payable by the Port under its rules, regulations, practices, or any settlement or otherwise for injury or loss of life sustained by any employee or any other person as also medical expenses, if any, incurred due to the accident.

(3). (a). The craneage charge on packages discharged from or loaded into a ship by the Floating Crane shall cover the use of the crane for moving the package from the ship to shore or shore to ship, as the case may be.

(b). When barges are supplied for conveyance or heavy lift packages lifted by the floating Crane between the ship and the shore, no charges will be levied towards hire of the barges.

(4). If the crane hired by the Steamer Agents for discharge or shipment of packages, lands or lifts any such package directly into or from the road or rail vehicles for purpose of delivery or taking over for the shipment, then the importers or shippers will not be charged separately for the use of the crane in respect of any such package.

(5). The discharge or loading of lifts from or into vessels will be performed under the directions of the Stevedores employed on the vessels. All other handlings of lifts will be performed under the supervision of CHPT or any such official to whom power may be delegated by it who may refuse to work the crane, if in his opinion, the safe and proper precautions are not being taken.

(6). Supply of cranes normally hired out by the CHPT is not guaranteed. They will be supplied only, if available. The CHPT shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to life or property arising directly or indirectly from the use of the crane or breakdown of any sort or any demurrage which may occur or result from non-supply or delay in supply or by the use or due to failure of the cranes at any stage, during the period of its supply on hire. The hirer is liable for any damage caused to the cranes during the subsistence of hire and shall make good all damages, whether by accident, by fire or otherwise (fair wear and tear excepted). The hirer shall indemnify the CHPT against all loss or damage or injury to life, arising directly or indirectly from the use of the crane during the period of hire to any property belonging to the CHPT including the crane under hire or to any other person or property or breakdown or any demurrage incurred on cargo. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the CHPT. The hirer shall also indemnify the CHPT for all liabilities under the Workmen's Compensation Act.

The cost of repair and damage cost to the port equipment shall be recovered by the Port. When the repair is made through a contractor, the actual amount paid to the contractor plus 20% overhead charge shall be collected from the party who caused the damage. While the repair is made departmentally, the direct cost, indirect charges and 20% overhead thereon (direct cost and indirect cost) shall be collected from the party. When the party has fully damaged the equipment, the value as ascertained by an Independent Loss assessor / Valuer appointed by the Trust shall be recovered from the party including the cost of such survey or valuation.

(7). The cranes hired shall not be used by the hirer for purposes other than that for which application was made, except in cases of direct loading or unloading as specified in condition (4) above.

CHAPTER IV

Demurrage Charges

Demurrage is chargeable on all goods left in the CHPT's transit sheds or Yards beyond the expiry of the free days. After demurrage begins to accrue no allowance is made for Customs notified holidays or port's non working days 'Day' for purposes of this Chapter shall be reckoned with as from 6 a.m to 6 a.m.

SCALE 1 Free Days (Imports)

- (1). Dangerous / Explosive goods:- The demurrage will accrue from the day following the complete discharge of the dangerous / explosive cargo.
- (2). Sweepings collected from the CHPT's premises:- Ten days excluding Customs notified holidays and port's non working days are allowed free for sweepings of a particular commodity of a particular vessel, collected from the port's premises after the last date of clearance of the original commodity of that vessel which has caused the sweepings.
- (3). Goods landed in excess, or under 'Nil' mark, etc.:-
 - (a). Goods landed in excess of the manifested quantity are free for six days calculated from the date following the issue of vessel's out turn, by the CHPT excluding customs notified holidays and port non-working days.
 - (b). Goods under 'Nil' mark or with marks differing from the manifest which are adjusted against the manifested quantity on amended delivery orders issued by the Steamer Agents are free upto six working days in the case of coastal cargo and seven working days in the case of foreign cargo excluding customs notified holidays and port non-working days after the date of complete discharge of a vessel's cargo.
- (4). Abandoned goods:
Abandoned and uncleared/unclaimed goods sold by the CHPT in public auction:- In respect of abandoned and uncleared/unclaimed goods listed for public auction by the CHPT, the demurrage leviable shall be limited to six months from the date of its accrual, or to the date of receipt of intimation of abandonment in the Harbour Office, in writing, whichever is earlier.
The limiting of demurrage to six months, as per the above provision, is not admissible in cases of abandoned uncleared / unclaimed goods listed for public auction by the CHPT, where there is a request from the Steamer Agent concerned for withdrawing the goods from the sale at any stage in the process of arranging the auction sale of goods, by the CHPT. In such cases demurrage shall be reckoned with upto the date of receipt of intimation of abandonment, if any, in the Harbour Office, in writing, tendered to the CHPT by the Steamer Agents concerned after the request for withdrawing the goods from the sales, or upto the date of sale by the CHPT, whichever is earlier.
- (5). Salvaged goods:- The free period of two working days in the case of coastal and three working days in the case of foreign cargo will count from the day following the notification of salvage by the Receiver of Wrecks in the Tamil Nadu Government Gazette, or from the day following the date on which the advice of the salvage of goods is sent, by the Receiver of Wrecks to the Steamer Agent concerned, or the consignee of the goods or their Clearing Agent, whichever is earlier.

(6). Direct Delivery of cargo:

Whenever packages are directly delivered on to the parties vehicle and not moved out of port premises within 24 hours from the time of directly loading on to the parties vehicle, demurrage charges shall be collected for such packages after expiry of 24 hours from the time of directly loading on to the parties vehicle at the rates specified in Scale 6 below in this Chapter.

(7). Goods sold in Auction:

Goods sold in auction shall be allowed three free days excluding Customs notified holidays and port's non working days from the date of confirmation of sale and thereafter the successful bidder shall be charged at daily rates as per Scale 4 of this Chapter upto and including the date of clearance by the successful bidder.

(8). Cargo other than mentioned above:

(a). Seven working days in the case of coastal cargo and seven working days in the case of foreign cargo excluding customs notified holidays and port non-working days are free after complete discharge of a vessel's cargo, or the date when the last package was put over side.

(b). Different Free days shall also be declared in respect of coastal cargo or foreign cargo as the case may be ex. one vessel in the same voyage at different berthings.

(c). Whenever discharge of Import cargo is suspended or stopped for more than 48 hours for any reason not attributable to CHPT, free days shall also be declared for the cargo already handled. Free days for the balance cargo shall be declared after discharge.

(d). Sweepings collected on Board the vessel:- The number of free days excluding Customs notified holidays and port's non working days as applicable to (a) above.

(e). Survey goods:

(i). The same number of days is free as is allowed under (a) above.

(ii). In respect of goods surveyed on the last free day, no demurrage will be levied if such goods are removed on the working day next succeeding that on which they were surveyed.

(iii). In the case of salvaged goods detained for survey, seven days excluding Customs notified holidays and port's non working days will be allowed from the day following the notification of salvage by the Receiver of Wrecks in the Tamil Nadu Government Gazette, or from the day following the date on which the advice of the salvage of goods is sent by the Receiver of Wrecks to the Steamer Agent concerned, or the consignee of the goods or their Clearing Agent, whichever is earlier.

(9). The following free periods are allowed in addition to the free periods applicable as per description of goods:

(a). For periods of detention during which goods are detained by the Commissioner of Customs for the purpose of special examination involving analytical or technical tests other than the ordinary process of appraisement and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importers and

(b). Where goods are detained by the Commissioner of Customs on account of Import Control formalities and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importer, for such period of detention under 9 (a) and (b), the demurrage charges shall be recovered as under:

First 45 days	: Free
46 days to 60 days	: 25% of actual demurrage charges
61 days to 90 days	: 50% of actual demurrage charges
Beyond 90 days	: 100% of actual demurrage charges

Actual demurrage charges at full rate shall be worked out as per Scale of Rates at the appropriate slab as applicable after 45 days and the concessional rate mentioned above shall be applied thereon on the full demurrage charges leviable.

The first 45 days shall be reckoned with as follows:

(i). first 45 days after expiry of free days if cargo detained by the Customs before expiry of free days and

(ii). first 45 days from the date of detention if cargo is detained by the Customs after accrual of demurrage charges.

The detention certificate for availing the above concession shall be submitted within a period of six months from the date of clearance of goods.

Note : 1. The above time limits will be inclusive of all holidays.

2. The time limits can be relaxed in case of Acts of God or of extraordinary circumstances beyond human control.

(c). In case the cargo is condemned as unfit for human consumption by the PHO and destroyed ultimately by the Chennai Port Trust, levy of demurrage is limited to six months from the date of its accrual or the date prior to the date of condemnation by the PHO, whichever is earlier.

(d). Three working days shall be given free for tracing the packages from the date of receipt of enquiry in Harbour office in writing, for the packages unable to be traced owing to congestion of accommodation, wrong sorting or incorrect tallying.

(10). Unserviceable empty drums and empty bottles and similar unmanifested articles, sold by Captains of vessels frequenting the Port, are free for a period of six working days excluding Sundays and CHPT non-operational days Holidays after the date of their landing.

SCALE 2 – Free Days (Exports)

(1). (a). Export cargo for a vessel other than containerised Export Cargo shall be allowed.

(i). A free period of thirty days (excluding customs notified holidays and port non-working days) from the actual day of receipt of the goods in transit area restricted to the day prior to the date the vessel commences Loading of Export Cargo

(ii). From the day the vessel commences loading of Export cargo; to the day the vessel completes loading shall also be free period.

(b). The free days admissible on containers and export cargo, awaiting stuffing into the containers shall be as provided under Clause 1 (a) supra read with the provision for Dwell Time charges on containers prescribed elsewhere.

(2). Goods not shipped and removed outside:-

(a). Goods shutout by the ship or prevented from shipment by Act of God, such as cyclone, grounding of vessels, etc., and removed outside, shall be allowed in addition to the free days referred to under Clause 1 above, two days (excluding customs notified holidays and port non-working days) next to the day of completion of taking in of exports by the vessel.

(b). Goods not shipped for any other reasons than above excluding sweepings, shall be allowed the same free days as under item 1.

(c). Three days excluding customs notified holidays and port non-working days are allowed free for sweepings of a particular commodity of a particular vessel collected from the CHPT's premises after the last date of shipment of the original commodity of that vessel which has caused the sweepings.

(3). Salvaged Goods:-

Three days excluding customs notified holidays and port non-working days will count as free, from the day following the notification of salvage by the Receiver of Wrecks in the Tamil Nadu Government Gazette or from the day following the day on which the advice of the salvage of the goods is sent by the Receiver of Wrecks to the Steamer Agent concerned or the Shipper of the goods or the Shipping Agent, whichever is earlier.

Note: - Export cargo may be admitted without reference to the vessel by which the cargo is to be exported.

(4). Goods detained by Customs:-

For periods of detention - during which the goods are detained by the Commissioner of Customs for the purpose of analytical test or technical tests, other than the ordinary process of appraisement and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Exporter, for such periods of detention, the demurrage charges shall be recovered as under:

First 45 days	: Free
46 days to 60 days	: 25% of actual demurrage charges
61 days to 90 days	: 50% of actual demurrage charges
Beyond 90 days	: 100% of actual demurrage charges

Actual demurrage charges at full rates shall be worked out as per Scale of Rates at the appropriate slab as applicable after 45 days and the concessional rate mentioned above shall be applied thereon the full demurrage charges leviable.

The first 45 days shall be reckoned with as follows;

- (i) first 45 days after expiry of free days if cargo detained by the Customs before expiry of free days; and,
- (ii) first 45 days from the date of detention if cargo is detained by the Customs after accrual of demurrage charges.

The detention certificate for availing the above concession shall be submitted within a period of six months from the date of clearance of goods.

Note : (i). The above time limits will be inclusive of all holidays.
(ii). The time limits can be relaxed in cases of Acts of God.

SCALE 3 - Confiscated goods

- (1). For the goods confiscated by Customs, the normal dues accrued on the goods from the date of expiry of the free days upto the date of confiscation (or) for the first four months from the date of expiry of free days whichever is earlier shall be recovered from the Customs as pre-confiscation charges on the goods.
- (2). Post-confiscation charges shall also be recovered on the confiscated goods from the Customs as Storage charges from the date of confiscation upto the date of removal of goods to Custom Warehouse on daily rate basis as per rates given in Scale 4 below. In addition to the Storage charges, removal charges @ Rs.20/- per package weighing upto half-a-tonne and Rs.230/- per tonne or part thereof for packages weighing more than half-a-tonne shall also be recovered.
- (3). The CHPT dues accrued on the confiscated goods upto the date of confiscation shall also be limited to the extent of amount available from the Customs from the proceeds of sale of confiscated goods and the balance dues may be treated as remitted.

SCALE 4 - Due on goods confiscated by customs / goods sold in auction

Item No.	Description of packages	Charge payable per day or part thereof
1.	Bags, Bales, Cases, Crates, Casks, kegs, drums, jars, Machinery unpacked and articles not enumerated	Rs.30 per tonne or part thereof
2.	Carriages and motor cars	Rs.150.00 each

SCALE 5 - Free days (Transhipment goods)

Transhipment goods shall be allowed a free period of fifteen days (excluding Customs notified holidays and port's non working days) from the date following the date of expiry of free days admissible as import cargo as per classification under Scale '1' of this Chapter.

SCALE 6 - Demurrage charges

When recoverable	Charge payable per wharfage unit per day or part thereof
(1) Import goods left lying in the CHPT Transit area beyond the expiry of the free days	---
(i) For the first 7 days after the expiry of the free days	Rs.11.80
(ii) For the next 10 days	Rs.23.60
(iii) For the next 30 days	Rs.35.40
(iv) Thereafter	Rs.59.00
(2) Export goods and tranship goods left lying in the Transit Area beyond the expiry of the free days	Rs. 3.60
(3). Exports awaiting stuffing in the containers in the transit area.	Rs. 3.60
In cases where the wharfage is based on per each unit and on Ad valorem demurrage shall be reckoned with on gross weight (per tonne or part thereof.)	

Notes:

- (1). If at any time CHPT should apprehend serious congestion in its transit areas to the detriment of the rapid transit of goods through the Port, it may direct the owners or consignees of any specified goods to remove such goods from the CHPT's premises within a given time; and should the goods not be so removed the CHPT may charge them demurrage thereon upto Rs.72 per unit per day until the goods shall have been removed from the CHPT's premises. Also, if the aforesaid charge should prove inadequate to ensure the removal of the goods, the CHPT may itself remove them from the transit areas at the expense of the owners and shall stack them in any space within its premises at the risk of the owners.
- (2). Goods sold in auction and lying in the Returned Stores Yard shall be allowed three free days excluding Sundays and CHPT's non-operational days from the date of confirmation of sale and thereafter shall be charged storage charges at Rs.16 per 100 Sq. Metres or part thereof, per day or part thereof including the date of clearance by the successful bidder.
- (3). No demurrage shall be charged on goods consigned to or by the CHPT and goods consigned in the name of Government of India on Chennai Port Trust account.
- (4). The demurrage shall not accrue for the period during which the CHPT is not in a position to deliver cargo/ containers for reasons attributable to it when requested by the user.

CHAPTER V

CHARGES FOR SPECIAL SERVICES

SCALE - 1

LABOUR CHARGES FOR THE SUPPLY OF MAZDOORS FOR PURPOSES OTHER THAN LANDING AND SHIPMENT

Particulars	Charges payable
(1). Charges to be recovered per mazdoor per shift or part thereof	Existing daily wages of mazdoors

SCALE - 2

CHARGES IN RESPECT OF CHPT LABOUR REQUISITIONED FOR WORKS INCLUDING CONTAINERS AND SUPPLIED BUT NOT FULLY OR PROPERLY UTILISED.

Item No.	Classification for purposes of this scale	Charges Payable	
		Foreign-going vessel	Coastal vessel
1.	Port CHPT mazdoor sent away or not required, after shore work shall have commenced at the start of each shift.	Existing daily wages of Mazdoors	Existing daily wages of Mazdoors
2.	Allowances for working of two hooks simultaneously at a vessel's hatch.	Rs.21.20 per each CHPT Shore Mazdoor employed at the hooks.	Rs.14.20 per each CHPT Shore Mazdoor employed at the hooks.
3.	Allowances for working of more than two hooks simultaneously at a vessel's hatch.	Rs.39 per each CHPT Shore Mazdoor employed at the hooks.	Rs.26.60 per each CHPT Shore Mazdoor employed at the hooks.

Note: If the labour requisitioned for work at hooks / container for a shift is to be cancelled, one and a half hours' prior notice must be given in writing to the CHPT, before the commencement of the shift. If cancellation orders are not received in time, charge will be levied for the full period requisitioned.

SCALE - 3

CHARGES FOR REMOVAL OF GOODS

Particulars	Unit	Charges Payable
Goods removed by the CHPT from the Transit Area in the case of import and exports after the expiry of the free days in the case of import and export.	Per Unit or part thereof for each removal	Rs.100/-

Notes:

1. The above charge is inclusive of the charges for the Cranes/Fork Lift Trucks involved in the removal operation in the Transit Area and in the Overflow Area.
2. The above fees are not chargeable in the case of imports lying in the Transit area, which are removed within free days to overflow area.

CHAPTER VI

MISCELLANEOUS CHARGES

SCALE 1 - Scale of licence fee for space allotted under monthly licence and under annual licence

Item No.	Description of space	Unit	Licence Fee
1(a)	Open space	100 Sq.mtrs.or part thereof	Rs.2,000/- per calendar month or part thereof
(b)	Open space hardened with water bound Macadam Surface.	"	Rs.3,800/- per calendar month or part thereof.
2.	Open space in the Transit Area for Export Cargo (Barytes, Lumps, Quartz, etc.)	100 Sq.mtrs. or part thereof	Rs.1,300/- for every ten days or part thereof of a calendar month
3.	Track length at any of the CHPTs Railway Sidings	1 running metre or part thereof	Rs. 600/- per calendar month or part thereof.
4..	Covered Space	10 Sq.mtrs. or part thereof	Rs. 600/- per calendar month or part thereof
5.	Open sided shed	10 Sq. mtrs. or part thereof	Rs. 400/- per calendar month or part thereof
6.	Buildings allotted for use as office accommodation		
(a).	Buildings on Rajaji Salai or adjacent to Port's limits.	Per Sq.mtrs. or part thereof	Rs.200/- per calendar month or part thereof.
(b).	Buildings with RCC Roof and terrace within the port used for office use.	"	Rs.160/- per calendar month or part thereof.
(c).	Buildings with ACC sheet and any other similar roofing like G 1 sheet within the Port.	"	Rs.120/- per calendar month or part thereof.
7.	Covered space declared as private bonded area (by arrangements between the custom and private Agencies)	Rs.3500/- per calendar month or part thereof	Per 50 sq.mtr. or part thereof.
8.	Open space declared as private bonded area (by arrangements between the custom and private Agencies)	Rs.2400/- per calendar month or part thereof	Per 100 sq.mtr. or part thereof.

Note: 1. The rate of Rs.1300/- under item number 2 above shall be applicable for a period of every ten days, i.e. 3slabs of 1st to 10th, 11th to 20th and 21st to the last day of the month or part thereof of every such slab period.

General Note:

All the conditions/ notes stated hereinunder to govern the rates prescribed in Scale 1 and Scale 2 (Miscellaneous Charges) of Chapter VI shall apply to the extent they are not inconsistent with the conditions prescribed in the Land Policy guidelines announced by the Government in February/ March 2004. Incase of disagreement, the conditions prescribed by the government in the Land Policy guidelines shall prevail.

CONDITIONS FOR LICENSING OF SPACE

1. Applications for the allotment of space should be made in writing by the owners before the deposit of goods, stating their acceptance of all risks and responsibility for goods so stored. Transit area within 100 metres from the berth shall not be licensed for storage of import/ export cargo.
2. It shall be in the CHPT's discretion to consent or to refuse to allot space on terms of Licence.

CONDITIONS FOR LICENSING OF SPACE BY THE CHPT UNDER MONTHLY LICENCE UPTO ELEVEN MONTHS:

- (i). Licensed space shall not be sub-let.
- (ii). Encroachment or unauthorised occupation of the Trust's land and stacking of cargo on the Trust's land and stacking of cargo on the Trust's Railway tracks, plants, equipment, etc., causing obstruction to the movement of traffic by the licensee will involve a liability to pay a penalty at the rate not exceeding ten times the licence fee laid down in the Trust's Scale of Rates, in addition to the cost of rectifying damages caused to the Trust's properties. If the licensee fails to remove the cargo, from the encroached area in spite of notice to do so, the cargo will be removed elsewhere by the Trust at the risk and cost of the licensee and penal licence fee at the rate not exceeding ten times the normal rate will be levied on the space occupied by the cargo so removed.
- (iii). Goods stored under the monthly licence shall be at the entire risk and responsibility of the licensees. The licensees shall post their own watch to safeguard the goods stored at their allotted space and to prevent any unauthorised occupation of such space by others.
- (iv). The licensees shall not construct or put up any building, erection or convenience on space occupied under monthly licence except on the written permission of the CHPT. The licensees shall agree to remove such building, erection or convenience on the space, restore the space to its original condition at the time of termination of the licence and if the licensees fail, the Trust will arrange for removal of such erection at the cost, risk and responsibility of the licensees.
- (v). Fees or charges shall be paid from the date of allotment of space in accordance with the rate laid down in the CHPT's Scale of Rates and shall be remitted for each calendar month in advance to the CHPT.
- (vi). The Licensees shall vacate the space occupied by them if the monthly licence is not renewed and in case the licensees fail to hand over the space in vacant possession on the date of expiry of the monthly licence granted after removing such of the structures or constructions put up, the CHPT shall have the right to remove such structures and the goods stored in such space to any other alternative open or covered space in any part of the CHPT's premises at the cost, risk and responsibility of the licensees and in addition, the CHPT shall charge a penalty at rates not exceeding ten times the normal fees leviable under the CHPT's Scale of Rates for the period the goods may have remained within the CHPT's premises beyond the period for which the monthly licence was granted.
- (vii). The monthly licence shall lapse automatically at the expiry of the calendar month for which it has been issued. If the licensee requires a renewal of the licence, an application for renewal duly accompanied by the receipt for payment of the advance fee must be made seven days before the expiry of the period of the monthly licence. Failure to apply for renewal of the monthly licence within the stipulated time, forwarding the required

receipt for the remittance of the fees and charges, will involve a liability to pay a penalty at rates not exceeding ten times the rate of the normal fees leviable under the CHPT's Scale of Rates.

- (viii). No licensee shall convert the space allotted to him/them into private bonded area except with the written permission of the CHPT. The CHPT, shall, in addition to the fees leviable for such space, levy such penalty not exceeding ten times the normal fees leviable under the CHPT's Scale of Rates on their failure to obtain the prior written permission from the CHPT.
- (ix). "Subject to the provisions of section 59 of the Major Port Trusts Act, 1963, in this regard, all licensees shall deposit with the CHPT an amount equivalent to 3 months fee on space allotted to them under the monthly licence as a guarantee for the due and faithful performance of the conditions set forth in the monthly licence and the deposit will be returned when the space is vacated finally, less any amount that may be due to the CHPT.
- (x). The CHPT shall have the right at any time to resume possession of space wholly or partly which is not occupied by the licensees, in which event a proportionate reduction in fee will be allowed.
- (xi). The licensees shall agree to comply with all rules or directions issued by the CHPT from time to time. Should the licensees neglect to comply with such rules or directions, the CHPT may terminate the licence.
- (xii). The licensees shall comply with all rules or regulations that may from time to time be issued by the Corporation of Chennai or the Inspector of Explosives, Department of Explosives, Government of India, or whomsoever concerned in relation to the storage of the goods under the monthly licence.
- (xiii). " Under monthly licence, the licence period shall not exceed 11 months at a time. Subsequently, the licence could be renewed for a maximum period of 22 months at two terms of 11 months each. Security deposit equal to 3 months licence fee shall be collected in advance. The Port may at any time with a notice of 2 months resume the property for good and sufficient reasons to be recorded. The licence fee is subject to revision of rates by TAMP from time to time."

General conditions in respect of Licensing of Space for period of one year and above but below 3 years, Covered Space (Warehouse) and Covered Space other than warehouse.

1. The licensee shall be liable for the following:

- (a) To pay the licence fees for three months in advance as security deposit which shall be repaid on the termination of the licence, provided that should the licensee be in arrears of licence fee, the arrears are liable to be deducted from the advance made under this Clause.
- (b) In the event of the licence being terminated by the licensee by giving the required notice within the period of the first year of the licence to make good the difference in the licence fee between the rate of licence fee per 100 /10 square metres allotted or part thereof per calendar month or part thereof leviable for occupation for a period less than one year and licence fee per 100 /10 square metres allotted or part thereof per calendar month or part thereof mentioned in the licence, from the date of commencement of the licence to the date of vacation of the space allotted.

- (c) In the event of a new or increased tax, rate assessment or outgoing of any description payable either by licensor or licensee being imposed in future upon the said premises by any other authority than the licensor to pay the new imposition, or the amount by which the present imposition, is increased, as the case may be.
- (d) To give the Port Trust Fire Service the right of unrestricted access to the said premises.
- (e) Not to use the said premises or any part thereof or suffer the same to be used otherwise than for the purpose for which the premises has been licensed without the consent in writing of the licensor first had and obtained.
- (f) To apply and pay for all licenses and permits that may from time to time be required under the provisions of the law for the time being in force for the purpose of using the said premises as aforesaid.
- (g) Not to sublet or underlet, transfer or Mortgage, assign to or induct into create a charge on or part with the use possession of the said premises or any part thereof to any person or persons whomsoever.
- (h) Not to carry on any business, occupation or operation within the said premises or any part thereof outside the working hours from time to time laid down by the licensor except and until they shall have received permission so to do from the CHPT or any such official to whom powers may be delegated by it.
- (i) Not to keep or permit to be kept in the said premises any materials of a dangerous nature or the keeping of which may contravene any Act or local regulations.
- (j) **Not to carry on or permit upon the said premises or any part thereof any offensive, noisy or dangerous trade, business or occupation or use the same for any other purpose than that for which the premises has been licensed.
- (k) To comply with any rules or regulations which may be framed by the licensor in connection with the checking of goods entering or leaving the said premises.
- (l) To hold the licensor free from all risk and responsibility in respect of the goods stored in the said premises whether the same shall be lost or damaged by any cause whatsoever.
- (m) To vacate the space occupied by the licensee if the licence is not renewed and in case the licensees fail to hand over the space in vacant possession on the date of expiry of the licence granted after removing such of the structures or constructions put up, the CHPT shall have the right to remove such structures and the goods stored in such space to any other alternative open or covered space in any part of the CHPT's premises at the cost, risk and responsibility of the licensees, and in addition, the CHPT may charge a penalty at rates not exceeding ten times the normal fees leviable under the CHPT's Scale of Rates for the period the goods may have remained within the CHPT's premises beyond the period for which the licence was granted.

** Applicable only to plots adjoining the petroleum installation on the south side of the Licensor's premises.

2. PROVIDED ALWAYS and it is hereby mutually agreed as follows:-

- (a) If the licensee shall make default in payment of the whole or any part of the said monthly licence fee in advance on the days herein before mentioned whether formally

demanded or not or shall become insolvent or shall go into liquidation whether voluntarily or compulsorily other than for purposes of re-construction or shall make any arrangement with their creditors or shall assign, underlet, transfer or part with the possession of the said premises or any part thereof or shall allow any offensive or dangerous goods to be stored or stacked in the said premises or shall allow any offensive or dangerous business to be carried on therein or shall neglect to perform or observe any other stipulation on their part herein contained then and in any of such events it shall be lawful for the licensor at any time thereafter to re-enter upon the said premises or any part thereof in the name of the whole and re-possess and enjoy the same and thereupon this licence shall absolutely cease and determine but without prejudice to any right of action of the licensor in respect of any breach of the licensee's covenants herein contained.

- (b) If there shall be any licence fee due and owing to the licensor at the time of such re-entry and the licensee shall fail to pay the same on demand it shall be lawful for the licensor to distrain upon any monies which may have been deposited with the licensor by the licensee or upon any goods of the licensee remaining in the said premises.
- (c) In case of encroachment on the CHPT's property and/or stacking of cargo by the licensee on the CHPT's Railway tracks, plants, equipment, etc., causing obstruction to the movement of traffic the licensor is entitled to charge a penal licence fee at the rate not exceeding ten times the licence fee laid down in the CHPT's Scale of Rates for the encroached area from the date of encroachment, in addition to the cost of damages caused to the CHPT's properties. If the licensee fails to remove the cargo from the encroached area in spite of advice to do so the cargo will be removed elsewhere by the licensor at the risk and cost of the licensee and penal licence fee at the rate not exceeding ten times the normal rate will be levied on the space occupied by the cargo so removed.

3. **AND IT IS FURTHER AGREED** that the licensor shall not be considered to have parted with the possession of the said premises by this agreement so as to deprive it of any lien notwithstanding anything contained in the licence on all goods stored therein for charges leviable under the Major Port Trust Act, 1963 as subsequently amended or otherwise incidental thereto and incurred within the licensor's premises and for such purpose it shall be lawful for them at all times during the continuance of this licence to have free access to the said premises and should the licensor deem it advisable so to do to remove any such goods from the said premises to the premises of the licensor for the purpose of enforcing such lien.
4. Any change in the constitution at the licensee firm or business shall in no way affect the terms of the licence.
5. The rules and regulations framed by the licensor from time to time shall be deemed to be part of the provisions of the licence.

Additional General conditions in respect of Covered Space (Warehouse) and Covered Space other than warehouse.

1. The licensees shall be liable for the following:

- (a). To the said licence fee being revised in accordance with the amendments to the CHPT's Scale of Rates from time to time, affecting the rates of licence fee laid down in the said Scale.
- (b). To pay the said licence fee herein before reserved or the revised licence fee under Clause (a) above, as the case may be, from the date of allotment of space and shall be remitted for each calendar month in advance.

- (c). To pay in addition to the licence fee stipulated above, the cost of water and electricity consumed every month at the rates fixed by the CHPT from time to time, together with the installation and maintenance charges on electrical installations every month as may be fixed by the licensor from time to time.
- (d) To keep the doors of the said premises locked and secured outside the working hours laid down by the CHPT.
- (e). To permit the CHPT or its Agents with or without workmen or others at all reasonable hours to enter the said premises and to view the condition thereof and to effect all necessary repairs and to carry into effect if necessary the provisions of clause (2) & (3) in the general conditions.
- (f). To yield up the said premises at the determination of the licence in goods and tenantable repair.
- (g). Not to use the premises as Private Bonded 'area without prior permission from the CHPT and in the event of premises being used as Private Bonded area higher rate of licence fee as may be fixed from time to time shall be payable by the licensee.

2. The CHPT agrees that the licensee paying the licence fee hereby reserved and observing and performing the covenants and stipulations herein on their part contained shall peaceably enjoy the premises during the said term without interruption by the CHPT; Provided that during the period of licence the CHPT or any such official to whom powers may be delegated by it may take over on a written demand the premises or any portion thereof temporarily for its use or for urgent repairs, in which case the licensee shall be entitled to proportionate abatement of licence fee for the period of such occupation by the licensor.

3. The licensees shall be liable to stock goods in the said warehouse so as not to exert any side pressure on the walls of the said warehouse and in the event of a wall cracking or collapsing due to the non-observance of this condition to be solely responsible for any damage caused thereby to person or property.

CONDITIONS FOR LICENSING OF SPACE BY THE CHPT FOR PERIODS OF ONE YEAR AND ABOVE BUT BELOW 3 YEARS.

1. The licensee shall be liable for the following:-

- (a) To pay the increased licence fee as approved by TAMP from time to time and such increased licence fee be effective from the date of notification by TAMP.
- (b) To allow such officer or servant of the licensor as may be deputed in that behalf at reasonable times during the said terms to enter upon the said premises or any part thereof and any buildings, works or conveniences thereon whether completed or in the course of erection for the purpose of viewing and examining the state repair and condition thereof and to keep readily available at the premises for the reference of such officer or servant the approved drawings and communications of approval from the licensor. And upon notice in writing being given by the licensor to the licensee by leaving the same upon the said premises to pull down rebuilt, repair or

replace any part or parts of the said premises, buildings, works or conveniences whether the same are completed or in the course of erection and that in case default be made for one calendar month after such notice shall have been given as aforesaid in complying with such notice it shall be lawful for licensor to enter upon the said premises, buildings, works or conveniences, whether the same are completed or in the course of erection or any part or parts thereof and to pull down, rebuilt, repair or replace such part or parts thereof as are specified in such notice and forthwith to recover the amount expended in such pulling down, rebuilding, repairing or replacement from the licensee as liquidated damages PROVIDED ALWAYS that the licensor shall not be liable for any damage caused to the property of the licensee in the course of such pulling down, rebuilding, repairing or replacement as afore-said.

- (c) Not to use the premises as private bonded area without prior permission from the CHPT and in the event of premises being used as private Bonded area higher rate of licence fee as may be fixed from time to time shall be payable by the licensee.
- (d) To keep at all times free from timber or other inflammable matter such space at the north of the neighbouring petroleum installation as may be specified by the CHPT or any such official to whom powers may be delegated by it.
- (e) To yield and deliver up unto the licensor at the expiration or sooner determination of the license the said premises in good order and condition and in the same or substantially the same state in which it was immediately before the allotment.
- (f) The license fee shall bear an escalation @ 2% per annum.
- (g) Licence less than one year but below 3 years licence cannot be renewed for more than two years and eleven months. If the licensee likes to renew beyond two years and eleven months the conditions applicable for long-term lease shall automatically apply such as the licensee shall pay a premium equivalent to one year's lease rentals and shall deposit an amount equivalent to one year's lease rentals as refundable Security Deposit etc.

2. The licensor shall be liable for the following:

- (a). To permit the licensee to erect or cause to be erected in the said premises or any part thereof any buildings, works or conveniences which the licensee may consider necessary for the purpose of storage of goods or otherwise on the premises licensee first having obtained the sanction in writing of such officer of the licensor as may be specified for the purpose to the plans and full specifications of the said buildings, works and conveniences PROVIDED ALWAYS that the licensee shall not deviate in the course of the erection of the said buildings, works or conveniences from the said plans and specifications sanctioned in writing by the said officer as aforesaid AND the licensee will during the term keep such buildings, works or conveniences tidy and in good repair and condition.
- (b). That the licensee paying the licence fee hereby reserved and observing and performing the covenants and agreements on their part herein contained may peaceably and quietly held and enjoy the said premises during the said term herein specified without any interruption by the licensor; Provided that during the period of licence, the CHPT or any such official to whom powers may be delegated by it may take over on a written demand the premises or any portion thereof temporarily for its use or for urgent repairs, in which case the licensee shall be entitled to proportionate abatement of licence fee for the period of such occupation by the licensor.

3. PROVIDED ALWAYS and it is hereby mutually agreed as follows:-

- (a) Either party shall be at liberty to terminate the licence at any time by giving to the other three calendar months notice in writing of its or their intention of terminating the same.
- (b) In the event of the licensor giving the licensee notice to terminate the licence under clause 3(c) thereof the licensor shall not be bound to pay any compensation whatsoever.
- (c) The licensee shall not at any time during the currency of the licence put up any construction over the land licensed to him except with the written permission in writing of the licensor.
- (d) If the licensee puts up a construction without the written permission of the licensor the construction so put up shall become the property of the licensor and the licensee is not entitled to any compensation therefor.
- (e) If the licensor does not require the construction so put by the licensee without the permission of the licensor, the licensee shall remove the construction at his cost and restore the property in as good a condition as it was at the time he was put in possession, within a reasonable time during the currency of the licence failing which the licensor shall have the right to remove the construction at the cost and expense of the licensee.
- (f) If the licensee puts up a construction with the written permission of the licensor, the licensor shall have the option to possess the construction so put up and in case the licensor requires the construction, the licensor shall pay compensation to the licensee in a sum mutually agreed upon at the expiry of the licence.
- (g) If the licensor does not require the construction put up with the permission of the licensor or if the licensor and licensee fail to settle the quantum of compensation to be paid, the licensor is entitled to call upon the licensee to remove the construction so put up at his cost and restore the property in as good a condition as it was at the time the licensee was put in possession, within a reasonable time, failing which the licensor shall have the right to remove the construction at the cost and expense of the licensee.

General conditions for Long Term Lease:

- a) The lease shall not be automatically renewable.
- b) The lease rent shall bear an escalation at a rate of 2% per annum.
- c) The Port Trust shall have an option to refix the base of lease every five years.
- d) The lessee shall pay a premium equivalent to one year's lease rentals to the Port.
- e) The lessee shall deposit an amount equivalent to one year's lease rentals as refundable Security Deposit with the Port which shall be maintained till the end of lease period or shall provide an irrevocable bank guarantee for an amount equivalent to three year's lease rentals which shall remain valid for the lease period.
- f) The lessee shall create the facilities for which land / waterfront is leased within the time as may be specified by the Board of Trustees. In case lessee fails to do so, the lease shall be liable for termination.

- g) The lessee shall obtain all statutory clearances as may be required by law including environmental clearance
- h) The leased property can be resumed at any time before the expiry of the lease period if required by the Government in the national interest by the Port for its own use with six months notice and payment of compensation in accordance with the formulations as may be approved by the Government. If the lease is cancelled for not complying with the conditions of the lease, no compensation shall be payable by the Port.
- i) No compensation shall be payable by the Port in the event of refusal to renew the lease.
- j) Whenever the land/waterfront is being given for the Port related activity(ies) / industry(ies) in accordance with the land use plan, a minimum guaranteed performance indicating the minimum guaranteed traffic, berth hire quantum shall be provided in the agreement. The time frame for achieving the minimum guaranteed performance shall be three years from the date of commissioning of the facility. In case lessee fails to achieve the minimum guaranteed performance, he shall be liable to pay the wharfage / berth hire charges, etc., for the minimum guaranteed traffic/berth hire.

In case, the lessee improves upon the minimum guaranteed performance, he shall be liable to pay the charges as per actuals.

- k) If there are some genuine reasons like change in the Government policy regarding import/export of a particular commodity as a result of which the required throughput could not be achieved in a year, suitable relaxation may be made with the approval of the Government.
- l) The lease shall be liable for termination if the lessee fails to pay the wharfage / berth hire charges etc., for the minimum guaranteed traffic / berth hire or if he fails to achieve the minimum guaranteed performance for three consecutive years without any genuine reason.

m) Allotment of land within 500 Metres :

The allotment of land within 500 metres of waterfront shall be considered only for the activities as may be declared permissible by the Ministry of Environment and Forests, Government of India or any competent authority.

- n) The leased premises may not be resumed in the normal course from the lessee except for the violation of the terms and conditions of the lease agreement.
- o) The land to Government Departments / Organisations may be allotted on scheduled rate only and the land to local bodies / development authorities for public purposes like construction of roads, bus terminal-cum-depots, schools (not run on commercial basis) may be allotted by charging 25% of the scheduled rate only.
- p) The land/waterfront may be leased to a Public Sector Undertaking for commercial purpose at the prevailing market rates after examination on case-to-case basis.
- q) Wherever the lands have to be allotted for a commercial activity which is open to both in public and private sector, the Public Sector Undertakings may also be required to participate in the competitive bidding process. But wherever the activity

is restricted to the Government sector only like the Import of Crude oil and certain petroleum products, the Port Trust should consider the proposal either by calling competitive bidding between the Government oil companies only or should lease the land on the advice of the Ministry of Petroleum and Natural Gas/OCC.

r) The lease property shall not be transferred by the lessee to any third party either by way of sub-lease, rent or any other means.

Conditions for Long - Term lease allotted on premium up-front

- a) The Port Trusts will charge land premium up-front based on tender. In the case of captive facilities, the premium shall not be below the commercial value of the land either obtained through tender in the vicinity or notified by the Port.
- b) The lease rental will be nominal value of Re.1 per square metre/year, with 30% escalation in the licence fee after every 5 years.
- c) The lease agreement will not incorporate any clause for renewal of the lease.
- d) Port will obtain statutory clearances before giving effect to the lease agreements.
- e) Port will not insist on minimum throughput guarantees.
- f) The common user facilities such as pipelines, etc, will be provided by the Port Trust

SCALE 2- Licence fees for the pipe lines passing through the CHPT's premises under way leave agreements.

Item No.	Classification for purpose of this Scale	Charge payable
1.	Pipelines upto 20.32 Cms.,(8 inches) diameter	Rs.40/- per running metre or part thereof per calendar year or part thereof
2.	Pipelines above 20.32 Cms.,(8 inches) diameter	Rs.80/- per running metre or part thereof per calendar year or part thereof

Note: For pipe lines used for non-commercial purpose such as domestic water supply, the rate shall be 50 percent of the above rates.

Notes:

- (1). The pipelines shall be laid only in the alignment as approved by the CHPT.
- (2). The pipe shall be of such size and material and laid at such depths below the surface and such a manner as the CHPT shall determine from time to time.
- (3). No damage shall be caused to any of the Railway tracks, roads or other property of the CHPT. If any damage occurs, it shall be rectified by the licensee at his own cost to the satisfaction of the CHPT.
- (4). On completion of the laying of the pipelines, the surface shall be restored to its original condition.
- (5). The licensee shall with the prior permission of the CHPT have the liberty from time to time to enter upon the said land of the CHPT and open up the said pipe for the purpose of repairing the same as occasion may require doing no damage to any of the Railway

Tracks, road or other property of the CHPT and the surface shall be restored whenever opened up without any obstruction to traffic in that area.

- (6). Should any inspection or repairs of diversion to a pipeline lying below the Railway Tracks or other areas belonging to the CHPT arise, the work involved in excavating and filling shall be carried out by the CHPT at the cost and expenses of the licensee.
- (7). The licensee shall also take sufficient precautions in respect of excavation made by them by barricading and in addition the excavation made by them by properly lit and necessary danger lights (Red lights) provided at night to the satisfaction of the CHPT. The CHPT shall have no liability in any event in this regard.
- (8). The Way Leave Agreement shall be terminated by either party giving to the other three calendar month's notice in writing. The CHPT reserves the right of terminating the Agreement without assigning any reason or payment of compensation. The licence fee will be payable by the licensee as per the Scale of Rates as amended from time to time.
- (9). If any cable is passing through, the cable shall be laid with a minimum earth cushion of 76.2 cm (2'6") depth wherever it crosses Railway tracks or roads.

SCALE 3 - WEIGHMENT CHARGES

Item No.	Services	Charge payable
1.	Weighment of coal, coke, ores, scrap iron and minerals on the CHPT's weighbridges in all cases except on the automatic wagon weighbridges when passed out of the harbour by rail.	Rs.1.70 per tonne or part of a tonne.
2.	Weighment of bales, skins and hides (including handling charges)	Rs.10.90 per Bale.
3.	Weighment of all other cargo on the CHPT's weighbridges or scales	Rs.2.80 per tonne or part of a tonne.

Notes:

- (1). The weighment charges leviable as per the scale above, under items (1) and (2) shall be on the total weight of the cargo weighed by the CHPT on the CHPT's weighbridges or weighing scales under each application for weighment, duly rounded off to the next higher tonne.
- (2). A fee of Rs.11.80 per lorry shall be payable by the party on whose behalf the tare weight was recorded.

SCALE 4 - PASSENGER TOLL

Item No.	Classification for purposes of this Scale	Charge payable
1.	All Passengers disembarking and embarking at this Port from and to any Foreign Port.	Rs.19.50 per head payable by steamers landing or embarking.
2.	All Passengers disembarking and embarking at this Port from and to any Indian Port.	Rs.1.30 per head payable by steamers landing or embarking.

Notes:

- (1). This toll shall be levied on all deck and saloon passengers embarking and disembarking at this Port. The Agents of the vessels shall collect the toll from such passengers and shall remit the collected amount to the CHPT along with a statement showing the number of passengers embarked or disembarked class

wise. This statement shall be for each voyage separately. For this service, the Agents of vessels shall be allowed to retain a commission of 5% of the total collection made by them.

(2). Defence Personnel other than Civil Staff moving on duty disembarking and/or embarking at this Port are exempted from payment of the "Passenger Toll"

SCALE 5- FEES FOR ISSUE OF LICENCES

(a). STEVEDORING LICENCES

Item No.	Licence	Charge Payable
1.	New Licences	Rs.4,500/- for two calendar years. Licence issued after 1st January shall be valid till the end of the next calendar year.
2.	Renewal within the period of licence for a further period of two calendar years.	Rs.4,500/- per licence.
3.	Renewal application not made before one month prior to expiry thereof.	Rs.50/- per licence (In addition to renewal fee)
4.	For the issue of a duplicate Licence when the original is lost or defaced.	Rs.100/- per licence.

(b) LABOUR LICENCE

Item No.	Licence	Charge Payable
1.	New Licence	Rs.1,000/- for one year from the 1 st January of each year. Licence issued after 1 st January shall be valid till the end of that calendar year.
2.	Renewal within the period of licence for a further period of one calendar year.	Rs.500/- per licence.
3.	Renewal application not made before one month prior to expiry thereof.	Rs.50/- per licence (In addition to renewal fee)
4.	For the issue of a duplicate licence when the original is lost or defaced.	Rs.100/- per licence.

Note: The above rates shall apply for employing labour for handling certain cargo and for employing labour for chipping and painting work.

SCALE - 6 CHARGES FOR FLOATING CRAFT, APPLIANCES, ETC.

The charges for the hiring out to the outside public of the CHPT's Floating Craft within the limits of the Port and of other appliances whenever they can be spared from their legitimate duties.

CATEGORY I

Serial Number and description	Rate of hire Rs.	Period of hire	Minimum Rs.	Remarks
1. Diver's services with equipment between 6.00 a.m. and 6.00 p.m.:-				
a). Up to a maximum of four indress hours:-				

Serial Number and description	Rate of hire Rs.	Period of hire	Minimum Rs.	Remarks
(i). Weekdays	1146	Per indress hour or part thereof	2,254	When the diving boat is towed by one of the launches, the towage charges will be levied extra.
(ii). Sundays and CHPT's Holidays	1702	-do-	3,364	-do-
(b). Any period in excess of four indress hours:-				
(i) Weekdays	1702	Per indress hour or part thereof	---	-do-
(ii) Sundays and CHPT's Holidays	2532	-do-		-do-
2. Non-perishable part or parts of diving equipment consisting of:- (a). air pump (b). helmet (c). lifeline (d). corslet (e). lead weight (f). air pipe and (g). boots	320	Per period of 24 hours or part thereof		
3. Rate of destruction charges of unserviceable articles from the public in the CHPT's incinerators				
(a) Articles measuring upto and below 250 cubic decimetres	54	Per Package	54	The articles are to be transported to the incinerator site by the party.
(b) Articles measuring over 250 cubic decimetres	106	Per package	106	Charges under this item are payable in addition to the charges payable under Scale-13 of this Chapter in cases of destructions by using the CHPT's incinerators.
4. A.C. supply 110 volts or 55 volts for lighting to Ships or Ship's repair	98	Per period of 24 hours or part thereof	98	The charge does not include cost of electric energy at lighting rates, which will be extra.
5. Electrical power connection from the CHPT's A.C. Supply system.	98	Per period of 24 hours or part thereof	98	The charge does not include cost of electric energy consumed, which will be extra.

Serial Number and description	Rate of hire Rs.	Period of hire	Minimum Rs.	Remarks
6. Tugs upto 45BP capacity (For towing barges and lighters and for services other than berthing and unberthing of vessels).	Rs. 15956.80 coastal vessel US\$ 604.15 foreign-going vessel	Per hour or part thereof per Tug	Rs.7978.27 for coastal vessel US\$ 302.07 for foreign-going vessel	The minimum charge is for duration of 30 minutes and less. Hire charges exceeding this period will be levied at the rate fixed for one hour or part thereof.
7. Oil pollution vessel	Rs.11817.78 for coastal vessel US\$ 447.44 for foreign-going vessel	Per hour or part thereof	Rs.5908.89 for costal vessel US\$ 223.72 for foreign-going vessel	The minimum charge is for duration of 30 minutes and less. Hire charges exceeding this period will be levied at the rate fixed for one hour or part thereof. The rate is subject to pro-rata variation of costs of fuel and lubricant over the costs in 1995.
8 Fire engine and gear	956	Per hour or part thereof	956	Appliances brought in from outside the Port CHPT Fire Service must be paid for at the rates laid down by the owner of the appliances. The rate does not include the cost of the foam compound, which will be charged extra if used.
9 Chute Wagons	834 (Per Wagon)	Per shift or part thereof	834	A minimum notice of four hours is essential for the supply. The hirer shall return the wagons to the CHPT or to such other authority to whom power may be delegated by it in the same condition as received by him at the end of the hire period applied for and obtain an acknowledgement for the same.

Serial Number and description	Rate of hire Rs.	Period of hire	Minimum Rs.	Remarks
10. i) Pay Loader of 3 tonne capacity (on shift basis)	Rs.6,354/- per shift with a minimum of Rs.3,178/- per half of a shift per unit requisitioned by each applicant and supplied.			The conditions from (1) to (5) prescribed in the remarks column against Sl. No. 11 will apply.
ii) Pay loader of 3 tonne capacity (on hourly basis)	Rs.1,600/- per hour part thereof for the first hour and Rs.796/- for the subsequent hour of part thereof per unit requisitioned by each applicant and supplied for the specific purpose of clearing the Railway track and also for stock piling.			In case of Export/ Import cargo, it is not compulsory to take the Payloader from the Port. But 10% of the Payloader charge shall be paid to the Port at the rate of 1 Payloader for 2 Hooks of operation in a vessel, subject to a maximum of 2 Payloaders, for not indenting the Port's Payloader.
11.(a) Pay Loader of 6 tonne capacity (on shift basis)	Rs.9,530 per shift with a minimum of Rs.5,082 per half of a shift per unit requisitioned by each applicant and supplied.			<p>(1) The hiring out of pay loaders on hourly basis will be limited to two hours at a time. Beyond this, it will be only on half-shift basis or shift basis as the case may be.</p> <p>(2) The Plants will be supplied only if available.</p> <p>(3) The Plants shall be hired out subject to the conditions that the CHPT undertakes no responsibility for any loss or damage to life or property which may be due to the failure of the Plant at any stage.</p> <p>(4) One hour's clear notice in writing must be given of cancellation of requisition for these Plants. If cancellation orders are not received in time, charges will be levied for the full period.</p>

Serial Number and description	Rate of hire Rs.	Period of hire	Minimum Rs.	Remarks
(b) Pay loader of 6 tonne capacity (on hourly basis)	Rs.2,542 per hour or part thereof for the first hour and Rs.1,272 for the subsequent hour or part thereof per unit requisitioned by each applicant and supplied for the specific purpose of clearing the Railway track and also for stock piling.			for the full period applied for and for the full number of Plants requisitioned. (5) The Plants hired out shall not be used by the hirer for purposes other than that for which application was made.
12. 150 tonne Floating Crane	1,26,638	Per period of 4 hours from the time of hire	1,26,638	(1) The hire rates under these items are applicable only to the Contractors of the CHPT for carrying out the CHPT's work awarded to them. The minimum charges leviable for hire of these cranes under these items shall be for a period of 4 hours or part thereof from the time of hire. (2) For hire of these cranes to the Masters, Owners, Agents of Vessels, or Importers or Shippers, the charges leviable shall be under Scale 11 of Chapter III of the Scale of Rates. (3) However, for conditions for the hire of these cranes to the CHPT's Contractors, the conditions as provided under Scale 11 of Chapter III of the Scale of Rates that could be commonly applied for both cargo work and for contractor's work shall apply, except for the fact that the CHPT or to such other authority to whom power may be delegated by it shall be the Authority for allotting and regulating the hire of

Serial Number and description	Rate of hire Rs.	Period of hire	Minimum Rs.	Remarks
				these cranes (4) However if these cranes are used in carrying out the repairs by the CHPT of the Plants, machinery, floating craft, etc., of private parties, the charges leviable shall be reckoned with on hourly basis, i.e. per hour or part thereof of the actual number of hours involved at one-fourth of the rate prescribed for the first period of four hours.
		For hire beyond 4 hours per block of 8 hours or part thereof	2,53,276	
13. 50 - Tonne Crane	10,396	Per period of 4 hours or part thereof from the time of hire.	10,396	
	20,790	For hire beyond 4 hours per period of 8 hours or part thereof.		
14. Oil Skimmer	2,714	Per period of 8 hours or part thereof.	2,714	
15. Oil Barrier	4,026	<i>Do</i>	4,026	
16. "PRESTIGE" Multipurpose vessel	Rs.8171.87 / 309.40 US Dollar	Per Hour or Part thereof	Rs.8171.87 / 309.4 US Dollar	
17. Hopper	Rs.2590/-	Per Shift or part thereof	Rs.2590/-	

CATEGORY II

Plants and appliances, which are available with the CHPT as well as with other parties. Nevertheless, the CHPT will insist on parties to use first the CHPT's plant or appliance.

Sl.No. and description	Rate of hire (in Rs.)	Period of hire	Minimum (in Rs.)	Remarks
1 (a). 10 Tonne tractors	956	Per half of a shift or part thereof	956	(1) Requisition for trailers and tractors shall be made out in quadruplicate in the prescribed form signed by the hirer showing the capacity of trailers required, to the CHPT or to such other authority to whom power may be delegated by it. Such requisition should be submitted in writing a clear hour in advance of the time the tractors and trailers are required.
	1,590	Per shift in case of hire exceeding half of a shift.		
(b). 10 Tonne trailers	348	Per half of a shift or part thereof	348	
	578	Per shift in the case of hire exceeding half of a shift.	---	(2) When tractors and trailers are required for longer periods than requisitioned for, a fresh requisition shall be submitted at least two hours before the expiration of the period mentioned in the original requisition
(c). 6 Tonne trailers	232	Per half of a shift or part thereof.	232	(3) One hour's clear notice in writing must be given for cancellation of application of trailers and tractors failing which charges will be levied for the full number of trailers and tractors ordered and for the full period applied for.
	348	Per shift in case of hire exceeding half of a shift.		

				(4) The manning of the CHPT's trailers hired does not make it liable for loss or damage to goods, etc. carried in the trailers. (5) The hirer will be held responsible for the over loading of the trailers. (6) Damage to the tractors and/or Trailers should be paid for by the hirers. (7) The hirer will be held responsible for payment of compensation under Workmen's Compensation Act to the driver involving in any accident during the period of hire. (8) The tractors and trailers hired out shall be permitted ply within the CHPT's premises only. (9) The hire of tractors and trailers to the public will be entirely at the discretion of the CHPT. (10) The hire charges will commence from the time the tractors and trailers are made available for use.
2. Trays of 10 Tonne capacity and below	60	Per tray per shift or part thereof	...	

3. Crawler Crane	16,462	Per period of 8 hours	8,232	Minimum charges shall be for four hours or part thereof. Whenever this crane is engaged in carrying out the repairs by the CHPT of the plants, machinery, floating, crafts, etc. of private parties, the charges leviable shall be reckoned on hourly basis, i.e. per hour or part thereof of the actual number of hours involved at one-eighth of the rate prescribed.
4. Grabs upto 5 Cu. Metre fitted to shore crane of any capacity	1120	Per period of 8 hours	560	Minimum charges shall be for four hours or part thereof. The hire charges for the grab shall be in addition to the charges for the hire of crane to which the grab is fitted except where the use of shore(wharf) crane is included in the Berth Hire Charges.
5. Grabs of 8 Cu. M capacity	Rs.2500	Per shift or part thereof	Rs.1250	
6. 75 Ton Tyre Mounted Mobile Crane	Rs.15000	Per shift or part thereof	Rs.7500	
7. a) Survey Launch-IV	Rs.20660	Per period of 8 hours	Rs.10330 per period of 4 hours	
b) DGPS Survey	Rs.13000		Rs.6500 per period of 4 hours	

Notes:

- (1). The hire of floating crafts and appliances by the CHPT to the public is not guaranteed normally. The craft and appliances shall be hired out only if available. The CHPT shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to life or property arising directly or indirectly from the use of the crafts or appliances of any sort or any damage which may occur as a result of non-supply or delay in supply or by the use of the crafts or appliances of the CHPT or due to failure of the crafts or appliances at any stage during the period of hire. The hirer shall keep the crafts and appliances in good order and condition and shall be liable for any damage caused to the crafts or appliances during the subsistence of hire and shall make good all damages, whether by accident, by fire or otherwise, (fair wear and tear excepted). The hirer shall indemnify the CHPT against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the crafts or appliances during the period of hire to any

property belonging to the CHPT including the crafts or appliances under hire or to any other person or property or breakdown or any demurrage incurred on cargo. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the CHPT. The hirer shall also indemnify the CHPT for all liabilities under the Workmen's Compensation Act.

The cost of repairing the damages sustained by the crafts or appliances or part thereof that might be broken, missing or specially damaged or lost during the period of hire shall be that actually incurred for the purpose by the CHPT including the usual indirect charges, centage charges and profit elements, while the cost of replacement, if necessary, of a part or in full of the crafts or appliances will be either the book value or the current market value, whichever is higher.

- (2). The CHPT may, at its discretion, hire out the floating crafts or appliances outside the Port limits at the rates of hire mentioned in the scale above.
- (3). The CHPT shall, require the hirers to execute an agreement relating to the hire, whether it be within or outside the port limits, in such form as may be prescribed by the CHPT from time to time and upon such terms and conditions as may be laid down.
- (4). The rate specified against the floating crafts or appliances in the column 'period of hire' means for one individual craft or appliance.

SCALE 7- CHARGES FOR THE USE OF THE SLIPWAY

Item No.	Classification for purposes of this Scale	Charges payable
1.	Sail, steam or motor vessel (including taking up and launching)	Rs.100 per lineal metre of overall length per day for the first two days which shall be the minimum charge.
		Rs.120 per lineal metre of overall length for every additional day of 24 hours or part thereof.
2.	Barges and lighters and similar vessels (including taking up and launching)	Rs.80 per lineal metre of overall length per day for the first two days, which shall be the minimum charge.
		Rs.100 per lineal metre of overall length for every additional day of 24 hours or part thereof.

Conditions:

1. Applications to put vessels on the Slipway shall be made to the CHPT or any such officials to whom powers may be delegated by it.
2. The CHPT shall issue a regulation order as to the time and manner of putting the vessel on the Slipway.
3. No ballast or weight shall be shifted or taken on Board during the time a vessel is on the Slipway except with the permission of the C.M.E.
4. The Slipway shall be cleaned and cleared previous to launching at the vessel's expense.

5. Twenty-four hours' notice in writing shall be given to the C.M.E. of the readiness of a vessel to leave the Slipway.
6. The CHPT shall not be liable for any delay caused to or damage suffered by a vessel either in taking up or in launching or while of the Slipway.
7. No person shall boil or heat pitch, tar or other combustible matter, or light a fire near the Slipway except in the places provided for the purpose.
8. No vessel, unless by special arrangement at the time of regulating, shall remain on the Slipway for a longer period than three days and all charges shall be payable in accordance with the CHPT's Scale of Rates.

Notes:

- (1). Where a vessel is not ready to leave the slipway by the time for which she was originally regulated and thereby delays another vessel already regulated to go on the slipway, double the rates for every day or part thereof she overstays her regulated time shall be levied.
- (2). The above charges are inclusive of shore labour and materials required in preparing the cradle in hauling up and in launching the vessels and also the use of blocks and shores. But vessels shall supply all other materials such as ropes, etc. Blocks and shores cut or destroyed shall be charged for according to damage done. Caps split out shall be charged for at the rate of Rs.40 each.
- (3). If work is done on Sundays and CHPT's holidays, charges at double the ordinary rates shall be payable.
- (4). In cases where the vessels are to be taken on slipway at short notice without sufficient time for preparation of the cradle to suit the tidal conditions, overtime allowance incurred for the labour employed to hasten up the preparation of the cradle shall also be levied in addition to the charges payable under the Scale specified above.

SCALE 8 - CHARGES FOR THE USE OF BOAT REPAIR RAMP IN THE BOAT BASIN/SLIPWAY CRADLE AT DEPUTY PORT CONSERVATOR'S BUOY YARD

The charges cover only the use of the ramp/slipway cradle and of such gear as is provided by the CHPT; occupiers shall provide their own Labour. The days of taking up and launching shall be each count as one day.

1.	Barges and lighters Rs.50 per lineal metre of overall length per day for the first two days, which shall be the minimum charges.	Rs.60 per lineal metre of overall length per every additional day of 24 hours or part thereof.
2(a).	Small crafts Jolly boats and boats less than one tonne	Rs.20 per lineal metre of overall length per day for the first two days, which shall be the minimum charges.
(b).	Launches, Cutters, etc., one tonne and above	Rs.20 per lineal metre of overall length for every additional day of 24 hours or part thereof, for all crafts.

Conditions:

1. The use of this ramp/slipway cradle shall not be allowed to firms who already have the use of other lighter repair ramp/slipway cradle from the CHPT.
2. Applications to put a craft of any kind on the ramp/slipway cradle, shall be made to the CHPT or any such official to whom powers may be delegated by it who when practicable shall issue a permit for the purpose.
3. Crafts on the ramp/slipway cradle shall be placed so as to occupy a minimum space in the position allotted for them.
4. The CHPT shall not be liable for any delay caused or damage suffered by a vessel either in taking up or in launching or while on the ramp/slipway cradle.
5. No person shall boil or heat pitch, tar or other combustible matter, or light a fire, near the ramp/slipway cradle except in the places provided for the purpose.
6. The repairs on all crafts placed on the ramp/slipway cradle shall be carried out expeditiously. No craft shall remain idle on the ramp/slipway cradle. Any crafts which, in the opinion of the CHPT or any such official to whom powers may be delegated by it is not being dealt with expeditiously and thereby delays other crafts, shall be removed from the ramp/slipway cradle at the owner's sole risk.
7. Charges for the use of the ramp/slipway cradle shall be paid at the time of making applications for such use. Crafts remaining on the ramp/slipway cradle longer than week without payment of the charges incurred shall be liable to be sold by auction. The sale proceeds after deducting the charges and the expenses of sale due to the CHPT shall be made over to the owners on application.

Notes:

- (1). The Labour charges including the overtime allowance to the labour, if incurred, for taking up and launching of each craft will be levied separately.
- (2). The Boat repair ramp and the slipway cradle can be spared to the outside parties subject to the availability at the time of receipt of the request from outside parties and also based on the immediate requirements of the ramp/cradle for departmental use.

SCALE 9**CHARGES FOR THE USE OF THE DEBALLAST TANK PROVIDED BY THE CHPT AT THE OIL JETTY**

Period	Rate	Minimum charge
Per period of 8 hours or part thereof	Rs.3150	Rs.3150

Note : The period for the purpose of above charges shall be from the time the deballast tank facilities are made available by the CHPT to the parties on their requisitions till the deballast tank is emptied of the ballast water product.

SCALE 10

CHARGES FOR LEAVING THE SEA WATER IN THE PRODUCT PIPELINES FOR MORE THAN EIGHT HOURS

Classification	Period	Rate
Charges for leaving the sea water in the product pipelines beyond eight hours	Per day or part thereof	Rs.6300

Notes:

- (1). The users of the mineral oil pipelines of the CHPT shall ensure that the salt water used for flushing is not left in the pipeline for more than 8 hours.
- (2). 'Day' for this purpose shall be calendar day.
- (3). For the purpose of levy under this Scale, time shall be reckoned from the time of expiry of eight hours after completion of flushing the pipeline with sea water till the time the sea water is emptied or replaced by products in full.

SCALE 11

CHARGES FOR THE ISSUE OF WEIGHMENT OR STOCK CERTIFICATES AND COPIES THERE OF AND COPIES OF 'B' CERTIFICATES, ETC.

Item No	Particulars of the Certificate	Charge Payable (in Rs.)
1.	Weighment certificate (original)	59.00 each
2.	Stock Certificate (original)	29.50 each
3.	Certificates in respect of timber exported or shortlanded at the port (original)	23.60 each
4.	Copies of items 1,2 or 3 above, or copies of 'B' Certificate or the Trust's out-turn statement or copies of Import or Export Application or Bills or copies of survey reports.	23.60 each
5.	Copies of idle time and Multiple hook certificates or any other piece rate documents.	23.60 each
6.	Copies of cargo casualty reports	23.60 each
7.	Copies of tally sheets	23.60 each
8.	Any other Shipping or Railway documents not covered in any of the above items.	23.60 each

SCALE 12

CHARGES FOR THE DESTRUCTION OF CONDEMNED CARGO

Description	Charges Payable
Condemned cargo	Actual charges incurred by CHPT

Note: In cases of destruction by the Trust's incinerators, charges as prescribed under item 3 of Category I in Scale 6 of this Chapter is recoverable in addition to the charges prescribed under the above Scale.

978 GL/06 — 28

SCALE 13
CHARGES ON ILLUMINATED SIGN BOXES, HOARDINGS, ENAMELLED PLATES,
PAINTED BOARDS, NEON SIGN ETC., DISPLAYED IN THE CHPT'S PREMISES

Item No.	Classification for purposes of this scale	Charge payable
1.	Illuminated sign Boxes : (i) Single sided: (ii) Double sided:	Rs.196 per square foot per annum Rs.294 per Square foot per annum
2	Hoardings, Enamelled Plates and Painted boards: For the first 100 square feet For the next 400 square feet For the next 500 square feet For the next 1000 square feet For the 2001 square feet and Above	Rs.40 per Square foot per annum Rs.34 per Square foot per annum Rs.24 per Square foot per annum Rs.18 per Square foot per annum Rs.10 per Square foot per annum
3.	Neon Signs: Single sided Double sided	Rs.196 per annum per Square foot Rs.294 per annum per Square foot

Notes:

1. The CHPT is not responsible for any loss or damage caused to the above displays in the CHPT's premises.
2. The CHPT will receive the application for the above displays and allot the necessary space required in the CHPT's premises.
3. The installation of the displays will be in the manner stated and also will be subject to conditions prescribed by the CHPT in each case.
4. In the case of displays illuminated, the electric energy consumed will be charged extra at rates in force from time to time.
5. The advertiser/owner of the displays will be held liable for any loss or damage caused to the CHPT's property by the display and shall also be held liable for any compensation that may arise under the Workmen's Compensation Act on account of the display. For this purpose the advertiser/owner of the display shall deposit with the CHPT an amount equivalent to three months charges on the advertisement displayed by him as a guarantee for the due and faithful performance of the conditions set forth for the purpose and the deposit will be refunded after the removal of the displays less any amount that may be due to the CHPT.
6. Advertiser will not be allowed to change the advertised matter without the specific approval of the CHPT.

7. The Trust reserves the right to refuse to accept display of any advertisement without assigning any reasons.
8. Advertiser will not be allowed to sublet either the space allotted for display or any space in the display material or undertake display of matter other than their own.

SCALE 14

CHARGES FOR SEGREGATION OF CARGO LANDED IN MIXED MARKS AND NUMBERS

Charges as under for the labour and the staff employed by the CHPT shall be levied on the Masters, Owners or Agents of Vessels for receiving and segregating of cargo landed by vessels in a disorderly manner, i.e., not according to the marks and numbers of the packages or consignments with reference to the Import General Manifest. These charges shall also be levied in respect of cargo which do not have proper description or distinguishing marks, requiring segregation.

(Please see By-law/Regulation 3(a) of the General Regulation of the Chennai Port Trust)

Category	Charges
Shore Labour (Maistry and Mazdoor), Deployable Cargoman, Tally Clerk, Labour Supervisor, Assistant Shed Master, Shed Master	Actual wages / Salaries payable by CHPT

SCALE 15

SURVEYS, REGISTRATION etc.

Item No.	Description	Harbour Craft other than Canoes, Shoe Dhonies and Catamarans (Refer Part II of Harbour Craft Rules). Rs.
1.	For each survey and measurement as required by the Harbour Craft Rules where the harbour craft is found sea worthy.	120
2.	On each occasion of a Harbour craft being found unseaworthy on being inspected or surveyed.	48
3.	For registration on each of the occasions prescribed by the Harbour Craft Rules.	48
4.	For granting a licence on each of the occasions prescribed by the Harbour Craft Rules.	48
5.	For each annual inspection where the harbour craft is found seaworthy.	48
6.	For endorsing change of syrang or sukhany or tindal or driver.	6
7.	For minor amendments of Licence/Register.	6

Notes: (i). Half of the fees specified by this rule shall be levied for the grant of a duplicate licence when it has been proved to the satisfaction of the CHPT that there is good and sufficient reason for such grant.

(ii). Fee for Survey of a steam or motor vessel:- Every application made to the Licensing Officer for a Steam or Motor Vessel in respect of which a certificate of survey under the Merchant Shipping Act, 1958 (44 of 1958) or the Inland Vessels Act 1917 (1 of 1917), is not held by the Owner or Master shall be accompanied by a fee of Rs. 100 for surveying the vessel.

SCALE 16.—BOAT HIRE CHARGES.

* Schedule of Maximum Rates of Hire of Licensed Mechanised Boats, owned by private parties at the Port of Chennai.

Particulars	Rate per hour or part thereof	
	Outside the enclosed Harbour	Within the enclosed Harbour
Between 6 a.m. and 6 p.m.	Rs.180	Rs.120
Between 6 p.m. and 6 a.m.	Rs.240	Rs.180

Notes:

- (1). No special rates are to be charged for taking provisions and the like since the rates provided above are inclusive of the same.
- (2). If a mechanised boat has been ordered and not used, full charges will be recovered on hourly basis for detention.
- (3). All goods carried on board the mechanised boats are at the hirer's risk.
- (4). The charges for mechanised boat service do not include the wages of the mazdoors carried on it for handling, storage, stores or both on board the mechanised boat.
- (5). No mechanised boat can be employed after 5.00 p.m. for landing or shipment of heavy lifts.

SCALE 17
Charges for removal of garbage from ships

Schedule of maximum rate of charge for removal of garbage from ships lying at moorings by licensed row boats owned by private parties and transporting the same to the City Garbage Dump.

Classification	Rate
Per Boat load in full or part thereof per ship	Rs.360

Note: The above rate is inclusive of all charges incurred towards Boat Hire from shore to ship in mooring and back to shore at the appointed place, labour for loading of garbage from vessel and unloading of garbage from Boat to Shore, charges for the use of lifting gear, if any, transporting from landing point to the City Garbage Dump.

SCALE 18
CHARGES LEVIED ON THE PLANTS AND APPLIANCES WHICH ARE AVAILABLE WITH THE BOARD FOR HIRE TO
THE PUBLIC

Serial Number and Description (1)	Rate of hire (2)	Period of Hire (3)	Minimum Charge (4)	Remarks (5)
1. Diesel Road Roller	168	Per hour or part thereof	1002	Rate does not include fuel and water.
2. Welding set, electric or petrol-driven	78	-- do --	602	The Charge does not include cost of providing connections for electric supply in the case of electric welding plant and operating cost plus overhead charges which will be extra.
3. Portable air compressor diesel engine - driven 7.350 cubic metres per minute.	868	Per period of 8 hours or part thereof	868	The charge does not include operation cost and overhead charges which will be extra. -- do --
4. Portable air compressor diesel engine - driven 10.300 cubic metres per minute.	1040	-- do --	1040	-- do --
5. Diesel "WinCet" concrete mixer cubic decimeters capacity 396.436/282.168	336	-- do --	336	-- do --
6. Motor Launch 'Vigil' or M.L. 'Venture' or M.L. 'Valour' or M.L. 'Vitru' or 'Pioneer' or 'Vetri' and 'Veeramani'	Rs. 960.34 for coastal vessel US\$ 60.60 for foreign-going vessel	-- do --	Rs. 960.34 for coastal vessel US\$ 60 for foreign-going vessel	The charges for the launch pulling cutter and mooring boat are only for special services. Their ordinary services of attending on pilots and ships are not to be charged for

				under this scale.
7.	Mooring Crew	Rs.145.79 for coastal vessel US\$ 9.20 for foreign-going vessel	Per hour or part thereof	Rs.240/- for coastal vessel US\$ 9.20 for foreign-going vessel.
8.	Chain slings		Per Shift or part thereof	— 'Shift' means shift of such hours as will be in force from time to time for landing and shipment of cargo, as the case may be.
	(a) Capacity not exceeding 5 tonnes	22	— — do —	— — do —
	(b) Over 5 tonnes but not exceeding 10 tonnes	40	— do —	— do —
	(c) Over 10 tonnes but not exceeding 15 tonnes	56	— do —	— do —
	(d) Over 15 tonnes but not exceeding 20 tonnes	74	— do —	— do —
	(e) Over 20 tonnes but not exceeding 40 tonnes	96	— do —	— do —
9.	Wire rope slings :-			
	(a) Capacity not exceeding 5 tonnes	40	— do —	— do —
	(b) Over 5 tonnes but not exceeding 10 tonnes	56	— do —	— do —
	(c) Over 10 tonnes but not exceeding 15 tonnes	74	— do —	— do —
	(d) Over 15 tonnes but not exceeding 20 tonnes	112	— do —	— do —

	(e) Over 20 tonnes but not exceeding 40 tonnes	134	—	— do —	—	— do —
10.	Shackles :-			— do —	—	— do —
	(a) Capacity not exceeding 5 tonnes	12	—	— do —	—	— do —
	(b) Over 5 tonnes but not exceeding 10 tonnes	22		Per Shift or part thereof		
	(c) Over 10 tonnes but not exceeding 20 tonnes	56	—	— do —	—	— do —
	(d) Over 20 tonnes but not exceeding 40 tonnes	96	—	— do —	—	— do —
11.	Locomotives lifting beam with shackles	232	—	— do —	—	— do —
12.	Gear Hobbing Machine	1446	—	— do —	726	— do —
13.	12 ½ Tons Test Loads	74	Per day of 24 hours or part thereof	74		
14.	Sea Fix Equipment	15750	For a period of 8 hours	15750		
15.	60 tonne - Spreader with Shackles attached to F.C. Vaigai	106	For 8 hours or part thereof	106		
16.	GO-4 Fire Fighting Pump	2520	Per shift or part thereof	2520		
17.	Trucks mounted Tank to receive slop/bilges/oily residues and oily mixtures from ships to tank farm at the Ore Berth.	3500	Per Trip	3500		
18.	20 Tonne Gantry crane	Rs.19/-	Per tonne			

19	Tanker Trailer of 8 KL capacity	Rs.8250/-	Per trip - 4 hours shall be given to load the sludge. Detention charges of Rs.1375/- shall be levied per hour or part thereof, if the users detain the trailer beyond four hours.	—	The time of 4 hours shall commence, on reporting of the trailer at the vessel. The timing of taking the sludge from alongside the ship to the dumping ground or storage places shall not be considered as time detained by the user.
20	Tipper Lorry	Rs.1156/-	Per period of 8 hours	Rs.578/-	Per period of 4 hours
21	Gas Cutting Plant	Rs.144/-	Per period of 8 hours or part thereof	—	—

Notes :

(1). The hire of floating crafts and appliances by the CHPT to the public is not guaranteed normally. The craft and appliances shall be hired out only if available. The CHPT shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to life or property arising directly or indirectly from the use of the crafts or appliances of any sort or any damage which may occur as a result of non-supply or delay in supply or by the use of the crafts or appliances of the CHPT or due to failure of the crafts or appliances at any stage during the period of hire. The hirer shall keep the crafts or appliances in good order and condition and shall be liable for any damage caused to the crafts or appliances during the subsistence of hire and shall make good all damages, whether by accident, by fire or otherwise (fair wear and tear excepted). The hirer shall indemnify the Board against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the crafts or appliances during the period of hire to any property belonging to the Board including the crafts or appliances under hire or to any other person or property or breakdown or any demurrage incurred on cargo. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the CHPT. The hirer shall also indemnify the CHPT for all liabilities under the Workmen's Compensation Act.

The cost of repairing the damages sustained by the crafts or appliances or part thereof that might be broken, missing or specially damaged or lost during the period of hire shall be that actually incurred for the purpose by the CHPT including the usual indirect charges, centage charges while the cost of replacement, if necessary, of part or in full of the crafts or appliances will be either the book value or the current market value, whichever is higher.

(2). The CHPT may require the hirers to execute an agreement relating to the hire, whether it be within or outside the Port limits, in such form as may be prescribed from time to time and upon such terms and conditions as may be laid down in each case.

(3). The rate specified against the floating crafts or appliances in the column 'Period of hire' is for one individual craft or appliance.

CHAPTER - VII**Charges for Supply of Cargo Handling Workers and Supervisory Staff****Scale 1 - Stevedoring Operations:**

(1) The time rate wages of different categories of workers for the purpose of stevedoring operations are as follows:

S. No	Category	Wage rate per shift of 8 hours (in Rs.)
1.	On Board Supervisor	725.37
2.	Tally Clerk	626.02
3.	Tindal	513.13
4.	Maistry	517.48
5.	Winch Driver	491.71
6.	Signal Man	488.44
7.	Mazdoor	513.17

(2) The Stevedores shall pay charges comprising time rate wages and 192% levy on wages for stevedoring operations prior to the engagement of labour.

(3) (a). The levy structure mentioned at clause (2) shall not apply in case of agricultural produce such as wheat, rice, maize, pulses, etc., including sugar in bags or jumbo bags or pallaties.

(b). Such commodities will pay a charge of Rs.7.50 PMT for deployment of cargo handling workers and supervisory staff for stevedoring operations.

(4) The piece-rate incentive shall be paid at actuals separately.

(5) Time limit for payment of charges by users / refund of excess collection by port as well as levy of penal interest for delay will be governed by the provisions prescribed in Chapter - I of this Scale of Rates.

(6) Whenever any additional man power is required by stevedores, actual wages in respect of the category of the workers intended shall be payable by them in addition to the levy.

(7) While calculating the piece-rate, the datum will not be adjusted, according to effective hours of working, i.e., there will be no idle hour concept. The datum will be taken as full tonnage for the entire shift without any deduction.

(8) The tonnage of heavily lift cargoes will be taken as 7 tons/unit for calculation of piece rate and for other purposes hitherto adopted.

(9) The Mazdoor posted in the Gang will be distributed for on shore and on board work as per the operational convenience.

(10) In case of shortage of Maistry, the Tindal may be posted in his place. Whenever Tindal is in shortage, Maistries will be posted only to bulk vessels of Fertilizers and Ore, where shore crane is put into use (where there is no posting of Winch Drivers.)

(11) One reliever up to 3 Hooks and 2 reliever for 3 Hooks and above will be posted in the categories of Winch Drivers/Signalers/Tally Clerk per shift per vessel.

(12) One Supervisor will be posted upto 1 Hook and 2 Supervisors for 2 or more hooks per shift per vessel.

Scale 2 - Clearing & Forwarding Operations

Nature of Cargo	Levy per tonne (In Rs.)
Delivery / Receipt	
(a). General Cargo	40.00
(b). Bulk cargo, ore and timber / logs	3.75

Conditions:

1. The applicable C&F will be collected through Import applications and Export applications when there is actual deployment of labour for C&F operations and no separate wages will be collected for this work.
2. The above rates do not include piece rate incentive. The piece rate incentive shall be calculated by CHPT, after completion of delivery / receipt and this is payable by the users, in addition to the above C&F charges.
3. A sum of Rs.4/- per tonne will be collected in advance in addition to the above towards piece rate incentive for C&F operations which will be adjusted against the actual piece rate calculated by CHPT. Time limit for refund / payment and payment of penal interest in case of delay will apply as prescribed by TAMP in the General condition in Chapter - I of this Scale of Rates.
4. Whenever any additional man power is required by stevedores, actual wages in respect of the category of workers indented shall be payable by them in addition to the levy.
5. For inter-carter operations, the same rates as applicable for C&F operation will be collected.
6. For receipt delivery work of general cargo, gangs will be posted at various points and will work for different employers in the given shift. However, a separate gang of 4 men for bagged cargo will be deployed on request from the employer with prior intimation to the shift section.
7. Whenever CHPT has permitted Direct Delivery / Direct Shipment, no charges towards C&F operation is payable for such quantity, which is directly delivered from the hook point or directly shipped without the use of CHPT labour.

A. L. BONGIRWAR, Chairman
 [ADVT III/IV/143/2005/Exty.]